



Matkailijavirtojen ohjaamisen malli

Keino liikaturismin mahdollisuuden huomioinnissa

Sanna Maukonen

Opinnäytetyö, ylempi AMK

Huhtikuu 2022

Matkailu- ja ravitsemisala

Matkailu- ja palveluliiketoiminnan johtaminen

Maukonen, Sanna

Matkailijavirtojen ohjaamisen malli. Keino liikaturismin mahdollisuuden huomioinnissa.

Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Huhtikuu 2022, 94 sivua.

Matkailu- ja ravitsemisala. Matkailu- ja palveluliiketoiminnan johtaminen. Opinnäytetyö, ylempi AMK.

Julkaisun kieli: suomi

Verkkojulkaisulupa myönnetty: kyllä

Tiivistelmä

Toimeksiantaja Visit Jyväskylä Region kehittää maakunnassaan kestävä matkailua. Liialliseksi kasvava, hallitsematon matkailu voi vaikuttaa negatiivisesti jopa pysyvästi esimerkiksi paikan luonteeseen, asumismukavuuteen tai vetovoimaan. Liikaturismia voidaan pitää vastuullisen matkailun vastakohtana. Tavoitteena oli lisätä ymmärrystä ilmiöstä ja sen huomioimisesta matkailun alueorganisaation näkökulmasta. Liialliseksi koettua matkailua voidaan vähentää tai ohjata ennakoivasti matkailijavirtoihin keskittyvällä mallilla, joka toteutettiin opinnäytetyön lopputuloksena. Kestävän matkailun kehittämiseen keskittyvä Sustainable Travel Finland -hanke ohjaa matkailun alueorganisaatioita kehittämään mallia matkailijavirtojen ohjaamiseksi.

Laadullisen tutkimuksen aineisto koostui paikallisten sidosryhmien edustajien haastatteluista ja internetissä julkisesti saatavilla olevista dokumenttiaineistoista. Sisällönanalyysillä saavutettiin tuloksia, jotka vahvistavat ilmiöstä aiemmin tehtyjen tutkimusten tuloksia. Sidosryhmäyhteistyö, osallistaminen, ennakointi, mittaaminen ja viestintä osoittautuivat keinoiksi huomioida mahdollisuus liikaturismiin. Työvälineeksi tarkoitettussa mallissa korostuu näiden keinojen lisäksi tasapainoilun ja ympärivuotisuuden kehittäminen.

Avainsanat (asiasanat)

Kestävä matkailu, matkailu, liikamatkailu, matkailun alueorganisaatio, matkailija, ohjaus, kestävä kehitys, matkailualueet, sidosryhmät, kvalitatiivinen tutkimus

Muut tiedot (salassa pidettävät liitteet)

-

Maukonen, Sanna

A model for managing visitor flows. A way to consider the possibility of overtourism.

Jyväskylä: JAMK University of Applied Sciences, April 2022, 94 pages.

Master's Degree Programme in Tourism and Hospitality Management. Master's thesis.

Permission for web publication: Yes

Language of publication: Finnish

Abstract

The commissioner of the thesis Visit Jyväskylä Region is developing sustainable travel in Middle Finland. Overtourism can be considered as the opposite of responsibility since unmanageable tourism may have negative impacts on the character of a place, the comfort of living or the pull factors of a destination. The purpose was to raise understanding of the phenomenon from the perspective of a destination management organization. A visitor flow management model was developed as the result of the thesis to pay anticipating attention to the possibility of overtourism. The national Sustainable Travel Finland -program guides the destination management organizations to consider using such a model.

The qualitative research was conducted with interviews with local stakeholders and with web document analysis. Content analysis produced results that verify the existing theories of the phenomenon. Stakeholder collaboration, engaging locals, anticipation, measuring and communication proved to be the most efficient ways to consider the possibility of overtourism. The model for visitor flow management also emphasizes balancing between stakeholders' interests and developing year-round tourism. The model may be applied to destination management organization's work.

Keywords/tags (subjects)

Sustainable tourism, tourism, overtourism, destination management organization, visitor flow management, sustainable development, tourist areas, stakeholder groups, qualitative research

Miscellaneous (Confidential information)

-

Sisältö

1	Johdanto	6
1.1	Tutkimuksen tausta	6
1.2	Aiemmat tutkimukset ilmiöstä Suomessa	10
1.3	Tutkimuksen tavoitteet	11
2	Matkailun alueorganisaation rooli kestävän matkailun kehittämisessä	14
2.1	Kestävä ja vastuullinen matkailu	14
2.2	Destinaation monipuoliset ominaisuudet	19
2.3	Vastuullinen destinaatio-organisaatio	22
3	Liikaturismin mahdollisuuksien huomioiminen	26
3.1	Liikaturismi ilmiönä	26
3.2	Liikaturismin mittaaminen	29
3.3	Matkailijavirtojen ohjaus vastuullisessa destinaatio-organisaatiossa	31
4	Tutkimuksen toteuttaminen	35
4.1	Tutkimusasetelma	35
4.2	Tutkimuskonteksti	37
4.3	Tutkimusaineisto	39
4.4	Tutkimusaineiston keruu	43
4.5	Aineiston analyysi	48
4.6	Eettiset ratkaisut	51
5	Tulokset	53
5.1	Liikaturismin ennakoiva huomiointi destinaatiossa	54
5.2	Paikallisia näkökulmia mahdollisesti ruuhkautuvista kohteista	59
5.3	Näkökulmia matkailijavirtojen ohjauksesta	61
6	Johtopäätökset	66
7	Pohdinta	73
	Lähteet	79
	Liitteet	87
	Liite 1. Haastattelukutsu	87
	Liite 2. Teemahaastattelun kysymykset	88
	Liite 3. Tutkimusaineistona käytetyn verkkoaineiston lähdeluettelo	89
	Liite 4. E-opas ja malli matkailijavirtojen ohjaamiseen liikaturismin näkökulmasta	91

Kuviot

Kuvio 1. Teoreettisen viitekehyksen rakenne.....	13
Kuvio 2. Kestävä matkailu (Making Tourism More Sustainable 2005, muokattu)	16
Kuvio 3. PIC-malli (Timothy 2021, 285, muokattu).....	23
Kuvio 4. Matkailualueiden elinkaarimalli (Butler 2019, Butleria 1980 mukailen, muokattu) ...	25
Kuvio 5. Kantokykyyn vaikuttavat tekijät (Cooper 2012, 78, muokattu).....	30

Taulukot

Taulukko 1. Yöpymisten kokonaismäärä majoitusliikkeissä 2019–2021 (Kuukausittaiset yöpymiset majoitusliikkeissä 2019–2021, 2021).....	9
Taulukko 2. Toteutuneet haastattelut	42

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

Matkailijamäärät ovat olleet merkittävässä kasvussa maailmanlaajuisesti jo pitkään. Matkailuelinkeino on merkittävä toimiala myös Suomessa ja se tuottaa matkailutuloa, työllistää sekä vahvistaa tasapainoista aluerakennetta. Esimerkkinä työllistämisaikutuksesta, matkailun on arvioitu ennusteen mukaan työllistävän 180 000 henkilöä Suomessa vuonna 2025. Suomen matkailuvahvuuksiksi nähdään puhdas luonto, hyvinvointia edistävät olosuhteet, toimiva infrastruktuuri ja omaperäinen kulttuuri. (Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta 2015–2025 2015.) Samalla kun matkailijamäärät ovat lisääntyneet, matkailun kestävyteen ja matkailutoimialan vastuullisuuteen on kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Toimialalta edellytetään kestävyttä ja vastuunkantoa, jotta matkailun tuottama hyöty ylittää sen haitalliset vaikutukset. Matkailutoimialalla tulee siis huomioida sen nykyiset ja tulevat ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset siten, että paikallisten asukkaiden, ympäristön, matkailijoiden ja toimialan tarpeet täyttyvät (Making Tourism More Sustainable 2005).

Matkailu on yleistynyt ja kehittynyt helpommin saavutettavaksi, kun maailman väestömäärä ja varallisuus on kasvanut. Tämän kasvun myötä myös matkailun negatiiviset vaikutukset sosiokulttuuriin ja ekologiin ympäristöihin ovat lisääntyvät. Lisääntyvän matkailun vaikutusten arviointi ja ongelmien ennaltaehkäisy edellyttävät innovaatioita ja niiden omaksumista muun muassa valtiohallinnossa, destinaatitasolla sekä yksittäisissä yrityksissä. Eri toimijoihin ja tahoihin kohdistuvat vastuullisuusodotukset ovat näin kasvaneet. (Buckley 2012, 534–535.) Destinaatioihin kohdistuvat vastuullisuusodotukset edellyttävät, että matkailun moninaisia ilmiöitä tutkitaan alueellisesti ja paikallisesti. Vaikka destinaatio-organisaation johtamisen tueksi on olemassa kansainvälisesti tunnettuja ohjeita, menetelmiä ja malleja, johtamisessa on aina huomioitava paikalliset olosuhteet. (UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs) – Preparing DMOs for new challenges 2019.)

Kestävän kehityksen tavoitteet koskevat koko yhteiskuntaa. Suomen hallitus onkin määritellyt tavoitteeksi yhteiskunnalle, että yhteiskunta toimii ja tulee toimimaan tulevaisuudessakin ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävästi. Tavoitteena on, että Suomessa onnistutaan yhdistämään pohjoismainen hyvinvointivaltio luonnonvarojen vastuulliseen ja vähenevään käyttöön.

(Osallistava ja osaava Suomi - sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta 2019.) Tämä tavoite edellyttää, että eri toimialoilla tehdään toimia kestävämmän toiminnan takaamiseksi. Matkailun kestävyys kehittäminen koskee toimialaa, jolla on merkittäviä kerrannaisvaikutuksia muille toimialoille. Kestävä kehitys matkailualalla ja kestävä matkailu nähdään tärkeinä markkinointivaltteina matkailumarkkinoilla Suomen matkailustrategiassa. (Yhdessä enemmän - kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun 2019.)

Suomen matkailustrategian lisäksi matkailun kestävyys on huomioitu Suomen Arktisessa strategiassa, joka painottaa neljää osa-aluetta Suomen arktisessa politiikassa. Painopisteiksi on valittu 1) ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen 2) asukkaat: hyvinvoinnin edistäminen ja alkuperäiskansa saamelaisten oikeudet 3) arktinen osaaminen: elinkeino ja huippututkimus sekä 4) infrastruktuuri ja logistiikka. Tämä tarkoittaa esimerkiksi kestävä kehityksen periaatteisiin sitoutumista ja kantokyvyn huomioimista. Suomen arktisten intressien ja arktisen osaamisen katsotaan koskevan koko maata ja maan vetovoimaa kansainvälisissä yhteyksissä. (Arktisen politiikan strategia 2021.) Kestävä matkailun merkitys matkailustrategioissa tarkoittaa, että Suomessa on voimakasta tahtoa kehittää koko toimialaa. Lisäksi on painotettu kantokyvyn huomioimista, mikä edellyttää liikaturismin mahdollisuuksien huomioimista. Liikaturismin on todettu olevan esimerkki vastakohtana kestävä matkailulle (Goodwin 2016b), mikä tarkoittaa, että lisää ymmärrystä ilmiöstä tarvitaan Suomessakin.

Liikaturismi, jota kutsutaan myös liikamatkailuksi, on ollut esillä mediassa ja matkailututkimuksessa liiallisen ruuhkautumisen aiheuttaessa haittaa paikallisille asukkaille (Dodds & Butler 2019, 1). Liikaturismiin yhdistetään paikallisten tai alueella vierailijoiden kokemus siitä, että paikassa tai alueella on liian paljon ihmisiä ja tämä vaikuttaa kokemukseen elämän- tai vierailunlaadusta (Goodwin 2016a). Liialliseksi koettu matkailu tapahtuu usein ajoittaisena tai kausittaisena, mutta sillä voi olla pysyviä vaikutuksia paikallisten ihmisten elämäntapoihin, palvelujen saatavuuteen ja hyvinvointiin (Milano, Cheer & Novelli 2018). Maaseudulla ja muuten harvemmin asutuilla alueilla suhteellisen pienikin matkailijamäärä voi luoda paikallisille tunteen, että matkailu muuttaa heidän elämänlaatuaan haitalliseksi koetulla tavalla (Dodds & Butler 2019, 3).

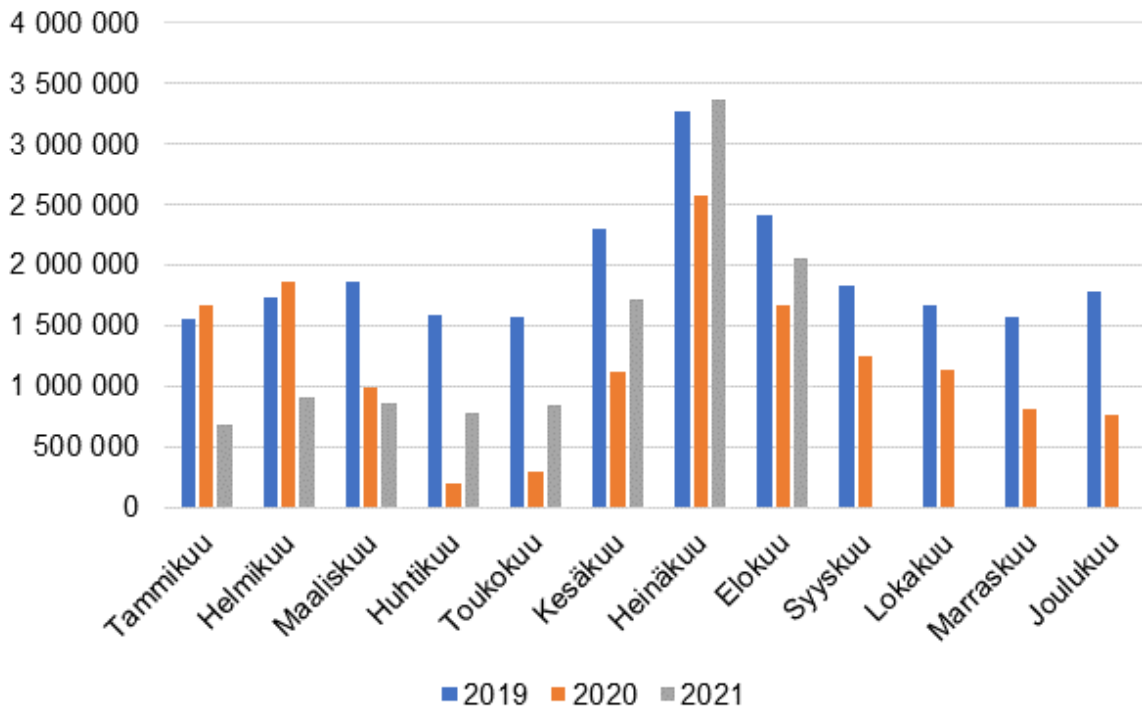
Liikaturismista ja ilmiön negatiivisista vaikutuksista on jaettu avoimesti kokemuksia eri medioissa. Tämä on johtanut siihen, että etenkin eurooppalaiset destinaatio-organisaatiot ovat kiinnittäneet

entistä enemmän huomiota ilmiön ennaltaehkäisyyn. (Capocchi, Vallone, Pierotti & Amaduzzi 2019.) Vastuullinen destinaatio huomioi alueellisen kantokyvyn ja resurssien riittävyyden, joihin liikaturismilla voi olla negatiivinen vaikutus. Epler Wood (2017) kertoo, vastuullisen destinaation toiminta edellyttää avoimuutta, datan jakamista ja paikallisten osallistamista toimintoihin ja päätöksentekoon (Epler Wood 2017, 68–69). Vastuullisella matkailulla on tarkoitus kehittää paikoista hyviä elää ja vierailia, mikä korostaa paikallisväestön hyvinvoinnin tärkeyttä ja mahdollisuutta vaikuttaa (Cape Town Declaration 2002; Cooper 2012, 37).

Matkailun kestävyys ja vastuullisuuden merkitys on korostunut entisestään vuonna 2020 alkaneen koronapandemian vaikutusten myötä. Matkailun määrässä tapahtui pandemian aikana merkittävää laskua, mutta tutkimukset osoittavat, että kestävä ja vastuullinen matkailu kiinnostaa entistä enemmän ja että arvot vaikuttavat enemmän matkakohteen valintaan ja siellä käyttäytymiseen. On siis odotettavissa, että matkailun elpymisessä matkailijat ovat entistä tiedostavampia kestävien käytäntöjen suhteen. (Sustainable Travel In An Era Of Disruption 2022.) Veijola ja Kyrrö (2020, 14) korostavat lisäksi matkailun kestävyysmittaamisen, seuraamisen ja ennakointien toimenpiteiden tärkeyttä, vaikka koronapandemian jälkeiset, todelliset vaikutukset matkailuun selviäisivät vasta tulevaisuudessa. Tätä opinnäytetyötä on toteutettu vuosina 2020–2022, jolloin matkailutoimialan elpymisvauhti pandemian jälkeen on ollut epävarmaa.

Vaikka liikaturismi voi vaikuttaa kaukaiselta ajatukselta pandemian vaikutusten vuoksi, ilmiötä on käsiteltävä ennakoitavien. Toisaalta ja pandemiasta huolimatta, matkailijamäärien uudelleenkasvusta on merkkejä. Kuten taulukko 1 osoittaa, yöpymisten kokonaismäärä Suomen majoitusliiketoimialassa on kasvanut uudelleen vuoden 2021 aikana vuodesta 2020. Taulukossa ilmenee myös kausittainen, matkailutoimialalle tyypillinen sesongeittain tapahtuva matkailunmäärien vaihtelu.

Taulukko 1. Yöpymisten kokonaismäärä majoitusliikkeissä 2019–2021 (Kuukausittaiset yöpymiset majoitusliikkeissä 2019–2021, 2021)



Visit Jyväskylä Region toimii Keski-Suomen alueella destinaatio-organisaationa. Visit Jyväskylä Region osallistuu kansalliseen Sustainable Travel Finland -ohjelmaan, jonka tarkoitus on kehittää kestävä matkailua konkreettisin keinoin matkailualueilla ja yksittäisissä yrityksissä koko maassa (Sustainable Travel Finland -ohjelma ja -merkki 2020). Tämän taustalla toimii Suomen matkailustrategia 2019–2028, jossa on määritelty tavoitteeksi, että kestävydestä tehdään Suomen matkailun kilpailuvaltti kehittämällä koko matkailutoimialaa kestävämmäksi (Yhdessä enemmän - kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun 2019).

Sustainable Travel Finland -ohjelma esittää destinaation kestävä matkailun kehitykselle erääksi kriteeriksi sen, että destinaatio-organisaatio huomioi liikaturismin mahdollisuuden toiminta-alueellaan ja organisaatio ohjaa tarvittaessa matkailijavirtoja tähän sopivan mallin mukaan (Sustainable Travel Finland 2022). Matkailijavirrat voivat olla vaikeasti ennakoitavia, kun matkustuksen määrä ja matkailijoiden profiili muuttuu ja kehittyy. Alueellinen matkailun kehittäminen vaatii

usein tasapainottelua tasalaatuisen matkailutuotteen kehittämisen ja ympäristön resurssien kuluttamisen välillä. Matkailijavirrat tuovat monenlaisia hyötyjä, mutta ajoittainenkin liiallinen vierailu voi aiheuttaa useita haittoja. (Polese & Minguzzi 2010, 113–114.)

1.2 Aiemmat tutkimukset ilmiöstä Suomessa

Liikaturismin ilmiötä ei ole vielä tutkittu kovin kattavasti Suomen matkailun toimintaympäristössä, mutta kestävän matkailun edistämisen eteen on tehty paljon. Joissain kohteissa ja joillain alueilla on havaittu merkkejä liiallisesta matkailusta, mutta kansallisella tasolla ilmiö ei vaikuta olevan kovin tunnettu. Suomessa ei varsinaisesti ole vielä ollut liikaturismia, mutta esimerkiksi Lapin alueella on ilmennyt merkkejä ilmiöstä. Etenkin suosittu sesonkiajat houkuttelevat paljon matkailijoita. (Blinnikka & Grönroos 2019, 17–18.) Ilmiötä on tutkittu ennakoivista näkökulmista esimerkiksi siten, että kantokyvyn arviointimenetelmiä ja mittareita on käsitelty kulttuuriympäristöissä ja siten, että ilmiön luomia merkityksiä mediassa on tutkittu tavoitteena lisätä ymmärrystä suomalaiselle lukijakunnalle. Aiempaa tutkimusta, jossa olisi kehitetty mallia liikaturismin mahdollisuuden huomiointiin, ei löytynyt kansallisella tasolla.

Suomessa on toteutettu Kestävästi kasvavan matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä -hanke (MAMOMI-hanke), jonka tavoitteisiin lukeutui sosiaalisen ja kulttuurisen kantokyvyn arviointimenetelmien ja mittarien käsittely. Matkailuvaikutusten kestävyden arviointia varten kehitettiin uusi käsite: vierailukestävyys. Käsitteen kerrotaan huomioivan paikan roolin matkailutoiminnassa vahvistamalla tätä roolia. Käsite kiinnittääkin huomion tulevaisuuteen: tavoitteena on saada paikka pysymään kestävästi vierailtavana. Vierailukestävyys on arvottava käsite, joka huomioi paikan kapasiteetin, kantokyvyn, potentiaalisuuden, palautuvuuden, vakauden ja resilienssin. Käsitettä arvottaa se, että sillä otetaan kantaa kulttuuri- ja luontoympäristöjen kehittymiseen kestävä kehityksen arvoja ja prosesseja painottaen. (Veijola & Kyyrö 2020; Kyyrö, Veijola, Jokimäki, Jutila, Lonkila & Makkonen 2020.)

Kyyrö (2019) on tutkinut MAMOMI-hankkeen rinnalla ja hankkeen tukena liikaturismin ilmiön käsittelyä mediassa ja tarkastellut, millaisia merkityksiä matkailun jatkuvan kasvun ideologia luo liikamatkailusta. Tutkimuksen katsottiin avaavan keskustelua ja lisäävän ymmärrystä ilmiötä suomalaiselle lukijakunnalle. Tutkimuksessa on myös todettu, että etenkin liikamatkailun arvioiminen ja ennakointi ovat osa-alueita, joihin on tarve tutkimuksellisille näkökulmille. (Kyyrö 2019.)

Suomessa on tutkittu paikallisten kokemuksia alueensa matkailusta. Paikallisten kokemukset ovat osatekijä siinä, mikä koetaan liikaturismina. Esimerkiksi Helsingissä on toteutettu tutkimus paikallisten asukkaiden mielipiteistä ja asenteista matkailun kohtaan. 47 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, että matkailusta ei aiheudu haittaa Helsingissä, 47 prosenttia koki haittaa jossain määrin ja loput vastaajista koki paljon haittaa. Niistä vastaajista, jotka kokivat matkailun aiheuttavan haittaa alueelle jossain määrin tai paljon, esimerkiksi 55 prosenttia koki matkailun aiheuttavan tungoksia, 53 prosenttia koki roskaamisen lisääntyvän ja 20 prosenttia koki turvattomuutta epäasiallisen käytöksen kasvaessa. Pääasiallinen suhtautuminen oli kuitenkin positiivista matkailua kohtaan, sillä sen katsottiin muun muassa hyödyttävän kaupungin taloutta. (Helsingin matkailu -asukaskysely 2021.)

Liikaturismista on tehty myös AMK-opinnäytetyö, jossa tutkittiin verkkolähteitä tarkoituksena selvittää, millaista haittaa liikaturismista on ja kuinka kestävä matkailu kytkeytyy ilmiöön. Tässä työssä pohdittiin myös lyhyesti koronapandemian jälkeistä matkailun kasvua ja muutoksen vaikutuksia matkailukäytäntöihin. (Romppanen 2020.) Työ selitti liikaturismin ilmiötä ja nosti esiin Suomesta esimerkiksi Suomenlinnan alueen, jossa liikaturismia on ilmennyt. Työssä nostettiin esiin näkökulma, että liikaturismin mahdollisuuteen ja sen aiheuttamiin haittoihin tulee kiinnittää huomiota matkailun elpessä, jotta matkailua voidaan jatkaa kestäväällä tavalla. Liikaturismin negatiivisia ympäristöllisiä ja sosiaalisia vaikutuksia on myös tutkittu AMK-opinnäytetyössä verkkolähteitä käyttäen (Taiminen 2018), mutta käytetty aineisto keskittyi pitkälti Välimeren matkailualueelle. Monien negatiivisten vaikutusten todettiin olevan kuitenkin yhteneväisiä sijainnista riippumatta. Esimerkiksi ilmansaasteet, roskaaminen, vedenkulutus ja palvelujen saatavuuden heikkeneminen paikallisille voivat aiheuttaa haasteita paikasta riippumatta.

1.3 Tutkimuksen tavoitteet

Opinnäytetyössä tutkitaan liikaturismin ilmiötä ja sen mahdollisuuteen varautumista paikallisella tasolla matkailun alueorganisaation toiminta-alueella. Liikaturismin ilmiötä on tutkittu etenkin negatiivisten vaikutusten ja mittaamisen näkökulmasta, mutta tämä opinnäytetyön tarjoaa uudenlaisen hallinnollisen näkökulman ilmiöön. Opinnäytetyössä keskitytään Jyväskylään ja sen seutukuntien muodostamaan alueeseen. Opinnäytetyö perustuu alueen matkailun kehittämistoimintaan ja sen vastuullisuustavoitteisiin. Sustainable Travel Finland -ohjelma asettaa matkailun alueorganisaatioille eli destinaatio-organisaatioille useita itsearviointikriteerejä vastuullisuuden toteutumisen

ja sen todentamisen osalta (Sustainable Travel Finland 2022). Tässä työssä käytetään pääasiassa nimikettä destinaatio-organisaatio, kun puhutaan matkailun alueorganisaatiosta. Kirjautumisen edellyttävä kehittämisalusta esittää itsearviointikriteerejä sekä destinaatio-organisaatioille että matkailuyrityksille. Ohjelmassa on määritelty destinaatio-organisaatioille yhdeksi itsearviointikriteeriksi seuraavaa:

Destinaatio-organisaatio on huomionnut toiminnassaan liikaturismin mahdollisuudet. Sekä paikallisten hyväksyntä matkailua kohtaan että matkailutuotteen koettu laatu heikkenee, jos kohteessa koetaan olevan liikaa matkailijoita. Kohteesta riippuen, myös luonto saattaa kärsiä. Alueella on hyvä olla malli, jolla ohjata matkailijavirtoja vastaaviin kohteisiin tai hiljaisemmille ajoille. Jos matkailijoiden suosioon nousut kohde ei ole tarkoitettu matkailijakäyttöön, vaaditaan yleensä sidosryhmän yhteen tuovia ponnistuksia tilanteen rauhoittamiseen. On tärkeää reagoida nopeasti, ja välillä jo tiedottaminen saattaa auttaa!

Tutkimusongelmaksi on määritelty ymmärryksen lisääminen liikaturismin ilmiöstä hallinnollisesta näkökulmasta ja siihen toimivista ennakoivista toimenpiteistä. Kuten Kyyrö (2019) oli todennut tutkimuksessaan, liikamatkailun ennakointiin liittyville tutkimuksellisille näkökulmille on tarve. Liikaturismia voidaan kokea missä vain, sillä ilmiön voimakkuus määritellään pääosin ihmisten mielikuvien ja kokemusten pohjalta (Dodds & Butler 2019, 3). Tämän vuoksi ilmiötä on tutkittava ennakoivasti, jotta toimenpiteet voidaan suunnitella ja kohdistaa tehokkaasti ilmiön ennakoimiseksi ja hallitsemiseksi. Matkailijavirtojen ohjaus on tärkeässä asemassa ennakointi- ja johtamistyössä (esim. Wall 2019, 34–35). Opinnäytetyö toimii täten yhtenä ennakoivana näkökulmana aiheeseen. Opinnäytetyön tutkimuskysymykset on johdettu tutkimusongelmasta ja ne on määritelty seuraavasti:

- Millä keinoin liikaturismin mahdollisuus voidaan huomioida ennakoiden destinaatio-organisaatioissa?
- Millainen toimintamalli soveltuu matkailijavirtojen ohjaamiseen?

Tutkimuskysymyksillä etsitään tarkentavaa vastausta tutkimusongelmaan. Liikaturismin ilmiön ja sen ennakoivien toimenpiteiden ymmärtäminen on lähtökohta tarvittavien toimenpiteiden ja toimintamallien suunnittelulle. Ensimmäisellä tutkimuskysymyksellä kasvatetaan ymmärrystä keinoista, joita destinaatio-alueorganisaatio voi käyttää liikaturismin mahdollisuuksien huomioiduissa. Tähän liittyen on tärkeää tarkastella myös destinaation vastuullista johtamista, mikä on

edellytys kestävän matkailun paikalliselle kehitykselle. Toisella tutkimuskysymyksellä haetaan vastausta siihen, millainen toimintamalli soveltuu matkailijavirtojen ohjaamiseen ja mitä tällaiselta mallilta edellytetään.

Opinnäytetyön päätavoite on toteuttaa malli mahdollisen liikaturismin ilmiön ennakoivaksi huomiointiksi Visit Jyväskylä Regionin toiminta-alueella, kuten STF-ohjelman itsearviointikriteeri esittää. Malli vastaa alueelliseen ja vastuulliseen matkailun kehittämistyön tarpeeseen. Mallin avulla on tarkoitus ohjata matkailijavirtoja niin, että niitä voidaan suunnata vastaaville alueille ja että ne kohdistuvat tasaisesti eri matkailusesongeille. Mallissa kiinnitetään huomiota myös siihen, miten matkailijakäyttöön tarkoittamattomaan kohteeseen suuntautuvia matkailijavirtoja on mahdollista rauhoittaa. Tarkoitus on, että resurssien riittävyyteen voidaan varautua ja mielikuva matkailusta säilyy positiivisena sekä matkailijoille että paikallisille myös tulevaisuudessa.

Toiseksi tavoitteena on lisätä ymmärrystä liikaturismin ilmiöstä. Suomessa ei ole vielä varsinaista liikaturismia, mutta esimerkiksi Lapin alueella on ilmennyt merkkejä ilmiöstä (Blinnikka & Grönroos 2019, 17–18). Ilmiö ei ole Suomen matkailussa vielä yhtä tunnettu tai laajalti tutkittu kuin kansainvälisellä tasolla, joten opinnäytetyö toimii osaltaan tiedon lisääjänä kansallisella matkailukentällä. Ymmärrys ilmiöstä rakentuu osaltaan teoreettisen viitekehyksen kautta ja osaltaan tutkimustulosten kautta.



Kuvio 1. Teoreettisen viitekehyksen rakenne

Teoreettinen viitekehys (kuvio 1) rakennettiin lisäämään ymmärrystä matkailun kestävydestä ja vastuullisuudesta, matkailun alueorganisaatioiden roolista kestävyden toteutumisessa, liikaturismista ilmiöstä sekä siihen liittyvistä ennakoivista toimenpiteistä. Opinnäytetyön konteksti on kestävän matkailun kehittämisessä, jossa matkailun alueorganisaatioilla on tärkeä rooli paikallisella tasolla. Opinnäytetyö keskittyy liikaturismin ilmiöön, joka on yksi näkökulma kestävämmän matkailutoiminnan ja matkailun alueorganisaation johtamisessa. Plichta (2019) tiivistää, että liikaturismin ilmiötä, sen syntymistä ja sen hallitsemista on tutkittu monista eri näkökulmista niin teorian kuin käytännön tasolla. Ilmiötä on lähestytty esimerkiksi strategisen johtamisen ja sidosryhmätyön, arvoketjuteorian, resursseihin pohjautuvan teorian, yhteiskuntavastuun (CSR:n) ja omistamiseen viittaavan teorian kautta. (Plichta 2019.) Tässä työssä ilmiötä käsitellään destinaatio-organisaation strategisen johtamisen näkökulmasta siten, että sidosryhmillä nähdään olevan merkittävä rooli niin kestävän matkailun, vastuullisten toimintamallien kuin liikaturismin mahdollisuuksien huomioimisessakin.

Tutkimus on toteutettu näiden tavoitteiden vuoksi kartoittavana. Kartoittava opinnäytetyö etsii uusia näkökulmia, selvittää vähän tunnettuja ilmiöitä ja kehittää hypoteeseja (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 138). Opinnäytetyöraportti koostuu teoreettisesta viitekehyksestä, laadullisen tutkimuksen toteutuksen kuvauksesta, aineistonkeruun kuvauksesta, aineiston analyysin kuvauksesta, tutkimuksen tuloksista, johtopäätöksistä, pohdinnasta sekä liitteenä olevasta tiiviistä aihetta käsittelevästä e-oppaasta. Tutkimusaineistoa kerättiin haastatteluilla destinaatio-organisaation yhteistyökuntien edustajilta ja muilta harkinnanvaraisesti valituilta asiantuntijoilta sekä monipuolisista, avoimista verkkodokumenteista. Aineistoa analysoitiin sisällönanalyysin keinoin.

2 Matkailun alueorganisaation rooli kestävän matkailun kehittämisessä

2.1 Kestävä ja vastuullinen matkailu

Matkailulla on merkittäviä vaikutuksia talouteen, ympäristöön ja ihmisiin. Matkailun positiiviset vaikutukset on laajalti tunnistettu ja ne ovat näin myös yleisesti toivottuja, kuten esimerkiksi Karaus (2021) on tutkinut. Etenkin matkailutoimialan taloudelliset vaikutukset ovat sellaisia, joita ihmiset odottavat ja toivovat toimialalta. Toimiala työllistää, lisää verotuloja, tuo kerrannaisvaikutuksia muille toimialoille, lisää maan ja omistusten arvoa sekä houkuttelee investointeja alueelle.

Matkailulta odotetaan positiivista vaikutusta myös sosiokulttuurisesta näkökulmasta ja esimerkiksi palvelujen kehityksen osalta. (Karaus 2021.)

Positiivisista vaikutuksista huolimatta, matkailutoimiala kuormittaa ympäristöä eri tavoin. Matkailun ympäristölliset ja yhteisölliset vaikutukset on tunnistettu laajalti ja haitallisten vaikutusten minimoimiseksi onkin laadittu kansainvälisiä sopimuksia ja ohjeita. Etenkin matkustuksen hiilidioksidipäästöt ja liikennevälineiden fossiilisten polttoaineiden käyttö ovat herättäneet huolta.

Toimialan on havaittu kuluttavan huomattavasti energiaa ja vettä. Matkailu saattaa asettaa alueellisia haasteita infrastruktuurin kestävyydelle ja rakentamiselle, muun muassa jäteveden ja kierrätyksen infrastruktuurin osalta. Matkailu saattaa myös aiheuttaa haittaa luonnolle kuin ja alueen asukkaille sekä heidän kulttuuri- ja tapaperinnölleen. Matkailuun yhdistettävä erilaisten resurssien kulutus ja ihmisten kulutustottumukset asettavat haasteita matkailun kestävyden näkökulmasta. Tärkeää on, että samalla kun haitallisia vaikutuksia pyritään vähentämään, matkailun positiivisia vaikutuksia vahvistetaan. Ratkaisuja matkailutoimialan kestävään kehitykseen on etsitty maailmanlaajuisesti, valtioittain sekä kohdetasolla. (Page 2014, 3–5; Fennell & Cooper 2020, 10–11; Eppler Wood 2017, 27–28.)

Maailmanlaajuiset, globaalit tavoitteet edistävät kestävästä kehitystä. YK:n Kestävän kehityksen toimintaohjelmassa on määritelty globaaleja tavoitteita ohjaamaan kestävästä kehityksen edistämistä. Usea näistä tavoitteista liittyy suoraan tai välillisesti matkailutoimialaan. Esimerkiksi, tavoite numero 12 ohjaa vastuulliseen kuluttamiseen. Tavoitteeseen on liitetty alatavoite kestävästä matkailun edistämisestä. Kestävästä matkailun tulee olla sellaista, että se luo työpaikkoja sekä edistää paikallista kulttuuria ja tuotteita. Toimintaohjelma ohjaa kehittämään ja käyttöönottamaan työkaluja, joilla voidaan valvoa kehitystä. (Kestävästä kehityksen YK-indikaattorit kuvioina ja taulukoina n.d.)

Kestävästä kehityksen periaatteita on määritelty jo Brundtlandin Komission raportissa vuonna 1987, mutta matkailun kestävyteen on kiinnitetty enemmän huomiota myöhemmin. Vuonna 1992 kestävästä kehityksen periaatteita ja prosesseja määriteltiin entistä kattavammin ja samalla määritelmässä korostettiin paikallisyhteisöjen toiminnan merkitystä kehityksen suunnassa. Kestävästä matkailun pääperiaatteet ja prosessit ovat muotoutuneet ja niitä on sanoitettu pitkäjänteisesti.

Kestävän matkailun kehittäminen on pitkäjänteistä ja strategista työtä, jolla pyritään varmistamaan resurssien kestävä käyttö ylikulutusta ja jätteiden syntymistä ehkäisten, huolehtimaan monimuotoisuudesta sekä tukemaan paikallisyhteisöjä. (Goodwin 2016b, 14–15; Mason 2016, 213.)

Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelma UNEP ja Maailman kauppajärjestö WTO (2005), nykyinen UNWTO, määrittelevät kestävän matkailun sellaiseksi, joka ”huomioi sekä tämänhetkiset että tulevat taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristölliset vaikutukset ottaen huomioon matkailijoiden, matkailuteollisuuden, ympäristön sekä vastaanottajayhteisöjen tarpeet”. Kuvioon 2 on koottu edellä mainitun määritelmän mukaisesti kestävän matkailun näkökulmien, eli ympäristöllisen, sosiaalisen ja taloudellisen näkökulman, merkitys ja tarkoitus matkailutoimialalla. (Making Tourism More Sustainable 2005.)

Kestävä matkailu		
Ympäristö	Sosiaalinen	Taloudellinen
Ympäristöresurssien suunnitelmallista käyttöä, mikä auttaa ylläpitämään ekologisia prosesseja, säilyttämään biodiversiteettiä sekä suojelemaan luontoa.	Yhteisöjen ominaiskulttuurien kunnioitusta ja niiden kulttuuri- sekä tapaperinnön säilyttämistä, arvojen kunnioittamista sekä eri kulttuurien välistä kommunikointia ja yhteisymmärrystä.	Vakaiden, kestävien taloudellisten toimintojen varmistamista alueella, mikä tarjoaa toimeentuloa ja ansaintamahdollisuuksia. Sosioekonomiset luokat huomioidaan ja mahdollisuuksia pyritään luomaan tasaisesti, millä ehkäistään köyhyyttä.

Kuvio 2. Kestävä matkailu (Making Tourism More Sustainable 2005, muokattu)

Kestävän matkailun periaatteita voidaan hyödyntää erilaisilla matkailualueilla. Kestävyyden painopisteet ja priorisointi ovat erilaisia alueen ominaispiirteistä riippuen. Kestävän matkailun periaatteiden hyödyntäminen edellyttää selkeitä poliittisia päätöksiä sekä vahvaa johtajuutta ja sidosryhmien yhteistyötä. Kestävyyden kehittäminen matkailussa ja sen ylläpito ovat jatkuvia prosesseja, joiden onnistuneella toiminnalla voidaan lisätä muun muassa matkailijoiden ja paikallisten ihmisten hyvinvointia ja tyytyväisyyttä. (Making Tourism More Sustainable 2005.)

Saarinen (2014) muistuttaa, että kestävän matkailun määritelmä ei ole kuitenkaan yksiselitteinen tutkijoiden keskuudessa, sillä määritelmän sisällöstä on herännyt keskustelua. Usea tunnettu määritelmä ei huomioi esimerkiksi kestävään matkailuun usein yhdistettävää arvopohjaa. (Saarinen 2014, 3–4.) Kestävän matkailun käsitettä on arvosteltu myös Fennellin ja Cooperin (2020) mukaan siitä, että konsepti on haastava viedä käytäntöön ja käytännön toteutus ontuu monessa tapauksessa. Konseptin käytännön toteutukselle on ollut haasteellista esimerkiksi se, että matkailun kestävyyden mittaamiselle ei ole yleisesti käytössä olevia mittareita tai ne ovat hajanaisesti toimivia. Kestävyyden mittaus perustuukin usein havaintojen ja kokemusten varaan. Esimerkiksi kulttuurisen ja sosiaalisen kestävyyden mittaamiseen voi olla haastavaa mittarien hajanaisuuden vuoksi. (Fennell & Cooper 2020, 112–113; Veijola, Kyyrö, Jokimäki, Jutila, Matila & Pasanen 2020, 58.) Visit Finlandin Sustainable Travel Finland -ohjelma julkaisee suomalaisten matkailuyritysten ja destinaatioiden käyttöön kestävän matkailun indikaattoreita vuonna 2022, joilla kestävyyden mittaamista voidaan monin osin toteuttaa ja käyttökokemusten myötä kehittää kansallisesti matkailutoimialalla. Indikaattorit pohjaavat muun muassa YK:n Agenda2030 -indikaattoreihin, European Travel Councilin (ETC) kestävän matkailun indikaattoreihin ja Global Sustainable Tourism Councilin (GSTC) kriteeriaan. (Sustainable Travel Finland 2022; Matkailun kestävyyden mittaaminen 2020.)

Matkailun kestävä kehitys nähdään tärkeänä kansainvälisesti, mutta Van Hoecke ja Fremaut (2014) toteavat, että matkailun intressit eivät ole yhtenäisiä kaikkien toimialan osallisten kesken. Esimerkiksi julkinen hallinto ja yksityinen yritys saattavat tavoitella matkailun kautta täysin erilaisia hyötyjä tai vaikutuksia. (Van Hoecke & Fremaut 2014, 15.) Vaikka erilaisia intressejä voi ilmetä, kestävyyden huomioinnilla matkailussa tavoitellaan alan positiivisten vaikutusten lisäämistä. Toimialan yritykset ja niiden sidosryhmät voivat saada aikaa laadullista kasvua ja kasvattaa kannattavuuttaan. Suomen matkailustrategia näkeekin kestävän matkailun kehittämisen tärkeänä markkinointivalttina. (Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun 2019.)

Kestävä matkailu asettaa kansainvälisiä ja yleispiirteisiä tavoitteita toimialan kehitykselle, mutta konkreettiset toimet edellyttävät vastuunottoa ja vastuullisuutta. Kestävään matkailuun liitetäänkin usein käsite vastuullinen matkailu. Kestävän matkailun ja vastuullisen matkailun käsitteitä käytetään usein synonyymeina, mutta niiden tarkoitus on todellisuudessa toisistaan eroava. (Goodwin 2016b, 17–18). Vastuullisen matkailun määrittelyyn käytetään usein Kapkaupungin julistuksen mukaista määritelmää: vastuullisen matkailun tarkoitus on kehittää alueista ja kohteista parempia paikkoja ihmisille elää ja vierailta. Määritelmässä on tärkeää järjestys: ensin parempia paikkoja elää, sitten parempia paikkoja vierailta. Tässä huomioidaan sosiaalisen, ympäristöllisen ja taloudellisen vastuun näkökulmat, kuten kestävän matkailunkin määritelmässä. Matkailualueita ja -kohteita kehitetään nämä näkökulmat huomioiden, haittavaikutuksia minimoimalla ja hyötyvaikutuksia kasvattamalla. Tämä edellyttää monialaista sidosryhmätyöskentelyä esimerkiksi destinaatiotasolla. (Cape Town Declaration 2002.)

Goodwin (2016b) korostaa vastuullisen matkailun edellyttävän kollektiivista ja yksilöllistä vastuunkantoa ja -ottoa. Tämä tarkoittaa, että matkailu muovautuu sellaiseksi, kuin ihmiset sen muovavat. (Goodwin 2016b, 17–18.) Tämä tarkoittaa myös, että vastuullinen matkailu ei ole pelkästään yhdenlaista tai tietynlaista matkailua ja kaikki matkailu voikin olla vastuullista paikallisten olosuhteiden mukaisesti (Veijola, Ilola & Edelheim 2013, 21). Paikalliset olosuhteet ovat yksilöllisiä, jolloin vastuullisuuden osa-alueita saatetaan priorisoida eri tavoin ja eri painoarvoin olosuhteiden mukaan (Cape Town Declaration 2002).

Toimenpiteiden osalta matkailun kestävyys ja vastuullisuus edellyttävät huolellista suunnittelua, jossa huomioidaan matkailualan erityispiirteet ja otetaan huomioon paikallisyhteisöjen sekä muiden sidosryhmien näkemykset ja tarpeet. Kestävän matkailun prosessien suunnittelu edellyttää myös tutkimusten toteuttamista ja tutkimustulosten kartoitusta. Kestävä matkailu tutkittaessa on tähdennetty esimerkiksi maankäytön suunnittelua ja yhteistyön merkitystä sidosryhmien kesken. (Goodwin 2016b, 14–15.) Kaupunkialueiden suunnittelu, esimerkiksi, on perustunut pitkään fyysisen ympäristön rakentamisen suunnitteluun, mutta etenkin viime vuosikymmeninä suunnittelun osaksi on tullut enemmän ei-fyysisiä elementtejä. Näitä ovat muun muassa ympäristöllinen, sosiaalinen ja taloudellinen näkökulma, jotka toimivat näkökulmina kestävämmälle suunnittelulle. (Timothy 2021, 280–281.)

Postma ja Schmuecker (2017) suosittelivatkin kestävyiden laaja-alaista ja monipuolista tarkastelua alueen matkailua kehitettäessä. He nostavat tärkeäksi näkökulmaksi sosiaaliseen kestävyteen yhdistettävän ”väestön hyväksynnän”. Paikallisen väestön ja paikallisyhteisöjen hyväksyntä matkailulle on tärkeää näiden ihmisjoukkojen hyvinvoinnin kannalta. (Postma & Schmuecker 2017.) Vastuullinen matkailu kaupunkimaisissa ympäristöissä edellyttääkin monien näkökulmien huomiointia. Vastuullisuus tulee ulottaa sekä matkailuaktiviteetteihin paikan päällä että matkailijakuljetuksiin alueelle ja sieltä pois. Alueen ekosysteemien kantokyky ja paikallisten hyväksyntä matkailua kohtaan tulee ottaa huomioon samalla kun varmistetaan yleinen ja kansainvälinen kestävyiden toteutuminen. (Aall & Koens 2019.) Mikä tahansa matkailualue voikin kehittyä vaiheeseen, jossa matkailu ei noudata kestävyiden periaatteita eikä täten ole kestävä (Mihalic 2020). Näiden syiden vuoksi destinaatio-organisaation johtamisessa huomioidaan laaja-alainen ja monipuolinen vastuullisuus.

2.2 Destinaation monipuoliset ominaisuudet

Destinaation ominaisuuksien ja toiminnan jäsentäminen on tärkeää destinaatio-organisaation johtamisessa, markkinoinnissa ja kehittämisessä (Pearce 2014, 141). Matkailu on tilallinen ja alueellinen ilmiö, joka kohdistuu tiettyyn tilaan ja maantieteelliseen kohteeseen ollen paikkasidonnainen ilmiö (Saarinen 2017, 43; Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun 2019). Destinaatio on puolestaan maantieteellinen alue, jossa matkailijat vierailevat ja viettävät usein suurimman osan ajastaan. Destinaatio on siis matkailun kohdealue. (Morrison 2013, 4; Veijola, Ilola & Edelheim 2013, 20.) Tämän lisäksi destinaatiota voidaan kuvata toimintojen keskiöksi, jossa erilaisten sidosryhmien toiminta kohtaa. Esimerkiksi yritykset, yhdistykset, julkiset palvelut, paikalliset asukkaat ja alueella vierailijat ovat keskenään vuorovaikutussuhteissa, jolloin syntyy kokemuksia liittyen alueeseen puolin ja toisin. (Saraniemi & Kylänen 2011, 133.) Destinaatiot eivät ole siis pelkästään matkailukäyttöön tarkoitettuja alueita, vaan destinaatioilla on monia muitakin käyttäjäryhmiä ja esimerkiksi paikalliset ihmiset ovat kytköksissä destinaatioon asukkaan roolissa. Paikalliset ovatkin tärkeimmäksi kuvattu sidosryhmä. (Cooper 2012, 32–37; Epler Wood 2017, 266.)

Matkailun alueorganisaatiot, joita kutsutaan kansainvälisesti käsitteellä DMO (Destination Management Organization tai Destination Marketing Organization), toimivat alueensa yhteistyöorganisaatioina matkailualueen kokonaisvaltaisen markkinoinnin ja matkailun johtamisen

toimijoina, jotka yhdistävät monipuolisia sidosryhmiä. DMO-organisaatio on perinteisesti mielletty pääasiallisesti matkailumarkkinointiin ja matkailun edistämiseen keskittyvänä toimijana, mutta toiminnan kokonaisvaltaisuus ilmenee yhä enenevässä määrin strategisissa ja operatiivisissa toiminnoissa ja matkailun alueorganisaatiot osallistuvat esimerkiksi paikallisten yritysten tukemiseen ja edunvalvontaan sekä paikallisten ihmisten hyvinvoinnin edistämiseen. Destinaatio-organisaatiot toimivat myös tiedonvälittäjinä ja yhteistyölinkkinä Suomessa esimerkiksi Visit Finlandin ja alueensa yrittäjien välillä. (UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs) – Preparing DMOs for new challenges 2019; Björk 2013, 142; Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta 2015–2025 2015.)

Osa sidosryhmistä toimii matkailutoimialalla ja on näin ollen suoraan kytköksissä siihen. Osa sidosryhmistä on puolestaan ainoastaan välillisesti yhteydessä toimialaan, mutta toimialalla on kuitenkin vaikutusta näiden sidosryhmien toimintaan ja tavoitteisiin. Yleisiksi yksityisen sektorin sidosryhmiksi määritellään majoituspalvelut, kuljetuspalvelut, ravintolapalvelut, opaspalvelut, tapahtumapalvelut, matkanjärjestäjät, nähtävyydet, jakelukanavat ja innovaatiokeskittymät. Yleisiksi julkisen sektorin sidosryhmiksi määritellään puolestaan muun muassa työvoima, julkinen liikenne, talous, paikallishallinto, terveydenhuolto, turvallisuuspalvelut, kaupunkisuunnittelu ja -kaavoitus sekä suojelu- ja luontoalueet. Tärkeänä sidosryhmänä pidetään myös koulutusorganisaatioita. Sidosryhmiksi voidaan laskea myös muun muassa erilaiset paikallisjärjestöt, harrastusryhmät tai uskonnolliset ryhmittymät. Sidosryhmät käsittävät laajoja kokonaisuuksia, jotka koostuvat pienemmistä ja erilaisista alaryhmistä. Sidosryhmät vaikuttavat matkailun kehittämiseen, sillä ryhmillä on erilaisia tavoitteita ja intressejä matkailun kehittymisen suhteen. (Becken & Simmons 2019, 234–235; Tourism Stakeholders 2021.)

Nämä kuvailut matkailualueesta eivät riitä yksiselitteisesti kuvaamaan destinaation monipuolisia ominaisuuksia ja tutkimuksissa todettuja näkökulmia. Muun muassa Saraniemi ja Kylänen (2011) sekä Morrison (2013) ovat kuvailleet lisäksi erilaisia näkökulmia. Destinaatiolla on maantieteellisen alueen lisäksi hallinnollinen raja, kuten valtio- tai kuntaraja, jolloin niitä voidaan kuvata maantieteellisinä alueina. Destinaatio-organisaatioilla on vastuu destinaation johtamisesta, markkinoinnista sekä matkailua koskevien lakien noudattamisesta. Destinaatioiden alueella on majoituskohteita, vierailukohteita sekä erilaisia aktiviteetteja matkailijoille ja paikallisten käyttöön. Taloudellis-maantieteellinen näkökulma destinaatioihin perustuu staattiseen ja melko

muuttumattomaan näkemykseen alueellisesta kokonaisuudesta, joihin matkailijavirrat suuntaavat. (Saraniemi & Kylänen 2011, 134–135; Morrison 2013, 4.) Lisäksi destinaatioita on kuvattu monipuolisina klustereina. Destinaatioihin liittyy merkittävästi myös verkostot ja matkailusysteemirakenteet. (Pearce 2014.)

Matkailualueita kuvataan markkinaperusteissa näkökulmassa kerroksellisena tuotteena, joka koostuu useista komponenteista. Matkailualue nähdään ikään kuin hyödykkeiden kasautumana, jossa matkailija täyttää tarpeensa. Kokemus koostuu aineettomista ja aineellisista komponenteista matkailijan käyttämien palvelujen mukaan. Tämä näkökulma painottaa matkailuyritysten toimintaa ja matkailijoiden ostamaa matkailukokemusta. (Saraniemi & Kylänen 2011, 134–135.) Näitä komponentteja voidaan kuvata ”neljän A:n” kautta, jotka ovat englanniksi: attractions, amenities, access ja ancillary services. Komponentteja ovat siis attraktiot, eli nähtävyydet, moninaiset palvelut, saavutettavuus ja erinäiset tukipalvelut. (Cooper 2012, 32.)

Yhtäältä destinaatio voidaan nähdä kaikille yhteisenä ”yleisenä hyvänä”, joka ei kuulu kenenkään omistukseen (Epler Wood 2017, 61). Toisaalta destinaation voi määritellä tuotteeksi, jonka elinkaari kehittyy matkailijamäärien ja käytössä olevien resurssien myötä. Myös mielikuvat, ympäristö, alueen markkinointi ja paikalliset yritykset muuttavat kokemusta matkailualueesta tuotteena. (Saarinen 2014, 5; Saraniemi & Kylänen 2011, 135–136.) Destinaatio on asiakaskeskeisen näkökulman mukaan jopa aiempia näkökulmia moninaisempi. Matkailutarjonta koostuu pääasiassa aineettomasta hyödystä, psykologisista vaikutuksista ja tunteiden muodostumisesta, kun aineelliset elementit eivät ole pääosassa. Destinaation rooli voi muodostua enemmän palveluympäristön kaltaiseksi, joka mahdollistaa kokemuksen ja tuntemisen. (Saraniemi & Kylänen 2011, 136.)

Kunnallishallinto vastaa usein destinaatioiden hallinnasta valtiohallinnon asettaman lainsäädännön mukaisesti. Vastuu destinaation johtamisesta jakautuu valtion käytäntöjen mukaan valtion, maakuntien ja kuntien hallinnon kesken. Kaupungin hallituksen tekemät kehittämispäätökset vaikuttavat näin destinaation johtamiseen. Päätökset, kuten infrastruktuurin kehittäminen, puistorakentaminen ja maankäyttöön liittyvät päätökset, vaikuttavat destinaation johtamisen hallintaan ja matkailualueen kehittymiseen. (Goodwin 2016b, 118; 126–127.) On myös huomioitava, että mat-

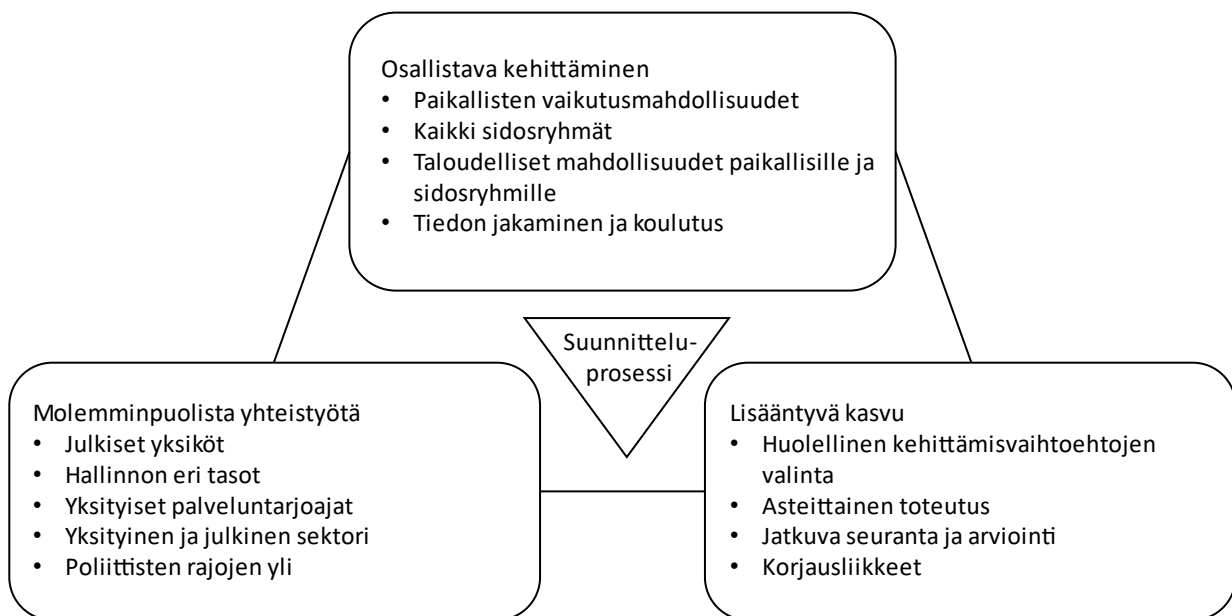
kailutoimi on yksi kaupunkien tai kuntien hallinnon osa, minkä vuoksi resurssien ohjaaminen matkailun kehittämiseen tapahtuu hallinnon tekemän priorisoinnin mukaisesti. Osaaminen ja tieto vaikuttavat päätöksien tekoon ja puutteellinen tieto esimerkiksi kestävän matkailun kehittämisestä voi johtaa matkailutoimen puutteelliseen resursointiin. (Aall & Koens 2019.)

2.3 Vastuullinen destinaatio-organisaatio

On havaittu, että matkailun vaikutukset näkyvät usein voimakkaimmin paikallisesti, minkä vuoksi matkailu on virkistystoiminnan lisäksi ennen kaikkea yhteiskunta- ja ympäristöpolitiikkaa. Matkailu on näin ollen yhteiskunnallinen ilmiö, jonka vaikutukset heijastuvat erilaisiin kulttuuri- ja luontoympäristöihin. (Veijola ym. 2013, 17.) Matkailun strateginen johtaminen on avainasemassa kestävän matkailun edistämässä. Tietoon pohjautuva ja sidosryhmät huomioiva strategia mahdollistaa matkailun positiivisten vaikutusten lisäämisen osana alueellista kehitystä. (Musil 2018, 75.) Sidosryhmät ja matkailutoimialaan suoraan tai välillisesti liittyvät toimijat muodostavat monimuotoisen verkoston, jossa matkailua koskeva päätöksenteko voi heijastua myös eri toimialalla olevan yrityksen toimintaan. Vaikutukset voivat heijastua esimerkiksi arkkitehtuuriin, rakennussuunnitteluun tai vedenjakeluun. (Epler Wood 2017, 50–51.) Kokonaisuuden huomiointi ja matkailun alueorganisaation saumaton yhteistyö kunnan toimintojen kanssa on tärkeää suurimman hyödyn ja vastuullisen toiminnan tavoittamiseksi (Goodwin 2021).

Vastuullista destinaation johtamista voidaan kuvata niin johtamisen työvälineenä, strategisena toimintana kuin myös kulttuurillisena asenteena (Polese & Minguzzi 2010, 114). Tämä tarkoittaa, että destinaatiot nähdään nykyään monipuolisina ja moniulotteisina. Täten useat erilaiset sidosryhmät sekä sisäiset ja ulkoiset tekijät vaikuttavat destinaation muotoutumiseen ja kehitykseen. Destinaation johtamisessa on edellytetty tästä johtuen entistä enemmän tasapainoa viime vuosina: vaikka tavoitteena on talouskasvu, kasvun kautta on löydettävä keinoja rikastuttaa matkailijoiden kokemusta, suojella ympäristöä sekä ylläpitää ja kehittää paikallisyhteisöjen hyvinvointia. Destinaatioissa onkin hyödyllistä siirtää resursseja pelkästä matkailualueen markkinoinnista alueen suojelemiseen liialliselta käytöltä. (Fyall & Garrod 2019, 165–166; Epler Wood 2017, 265–266.) Jatkuvaa kasvua ei enää nähdä yhtä tavoiteltavana, kuin aiemmin. (Capocchi ym. 2019; Joppe 2019, 259). Vastuullinen destinaatio huomioikin näin sekä laadukkaan vierailijakokemuksen että destinaation vastuullisen toiminnan (Cooper 2012, 132).

Vastuullinen matkailu edellyttää siis konkreettisia toimenpiteitä matkailutoimialan eri tahoilta. Vastuulliseksi ja kestäväksi destinaation johtamiseksi kuvataan toimintaa, joka kohdistaa tehokkaasti ja harmonisesti huomiota vuorovaikutussuhteisiin. Vuorovaikutussuhteilla tarkoitetaan tässä kontekstissa sitä, että vuorovaikutus on sujuvaa matkailijoiden, eri toimialojen, paikallisyhteisön ja ympäristön välillä. Ympäristöllä voidaan tarkoittaa sekä luonnonympäristöä että kulttuuriympäristöä. Tavoitteena on, että DMO-organisaatio toimii destinaation strategisena johtajana kohti yhteisiä tavoitteita ja että destinaatiossa onnistutaan edistämään kestävästä kulutusta ja tuotantoa. (UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs) – Preparing DMOs for new challenges 2019.)



Kuvio 3. PIC-malli (Timothy 2021, 285, muokattu)

Timothy (2021) esittää Timothy ja Tosunin (2003) PIC-mallia suunnitelmallisen ja vastuullisen matkailun kehittämistyön tueksi (kuvio 3). PIC tarkoittaa suunnittelumallissa osa-alueita: participatory development, incremental growth ja collaboration between. Timothy kuvaa, että malli on erityisen soveltuva perintökohteiden kontekstissa, joissa paikallisten kulttuuriperintö edellyttää erityistä huomiota suunnittelussa. Malli toimii kuitenkin kestävästä kehittämisestä viitekehyksenä

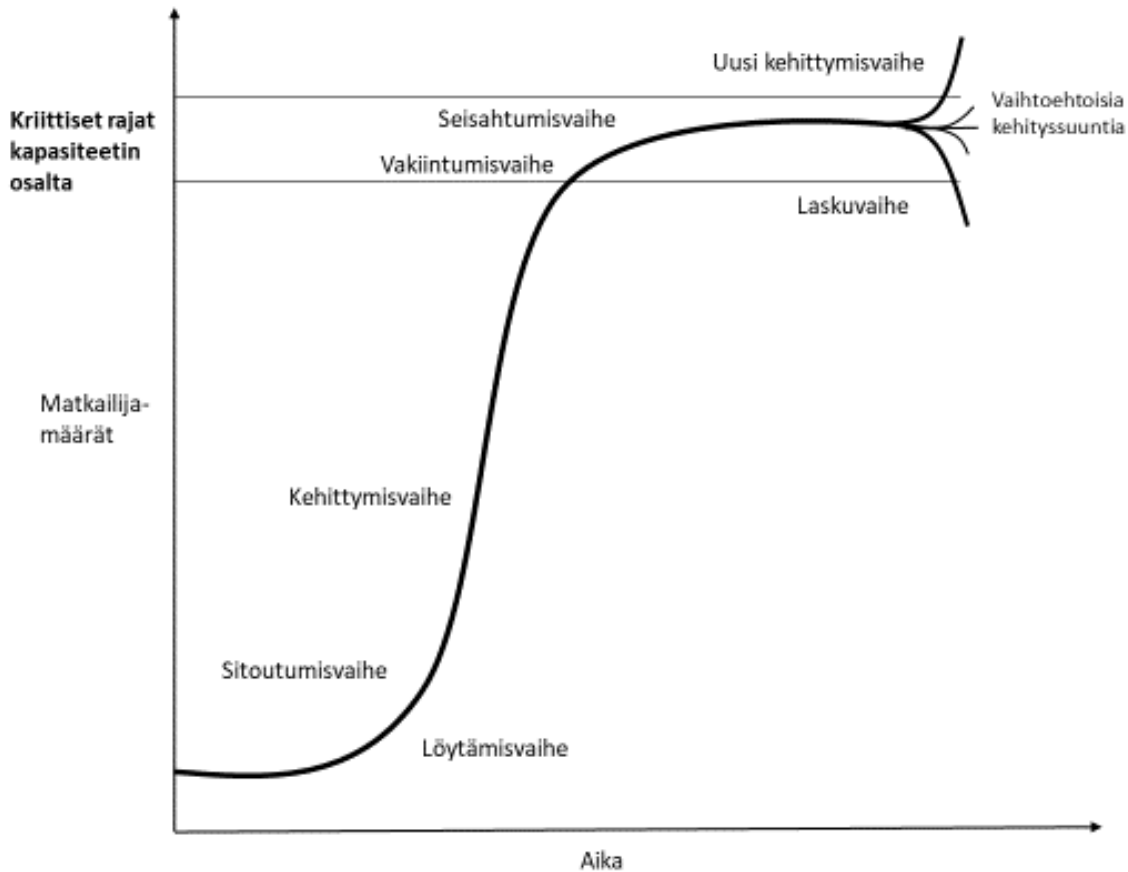
destinaatiossa, sillä malli huomioi laaja-alaisen ja monialaisen yhteistyön, osallistamisen ja kestävä kasvun tavoittelun näkökulmat. Kestävän kasvun tavoittelemisen tarkoittaa, ettei destinaatiota voida markkinoida ainoastaan kävijöiden maksimoinnin näkökulmasta. (Timothy 2021, 284.)

Plichta (2019) tarkastelee perinteisen sidosryhmäyhteistyön sijaan yhteisjohtamista välineenä osana vastuullisen destinaation toimintaa. Koska sidosryhmillä voi olla erilaisia intressejä ja tavoitteita, pelkkä yhteistyö ei aina tuota riittävää tulosta tai tuota kaikille osapuolille riittävää tietoa ja informaatiota. Hän esittelee seitsemän vaihetta yhteisjohtamisen prosessin kehittämiseen:

1. Ongelman tunnistaminen, ennako-olettamusten ja yhteisjohtamisprosessin vaiheiden tunnistaminen ja määrittely
2. Kumppanien hankinta, yhteistyö median kanssa, informatiivisen kampanjan suunnittelu ja toteutus
3. Tutkimus sidosryhmistä ja niiden rakenteesta, niiden ajatuksista ja odotuksista, sitoutumisasteesta, arvoista ja organisaatiokulttuurista
4. Tulosten saavuttaminen ja yleisten haasteiden tai ongelmien esittäminen, jonka pohjalta sidosryhmistä voidaan koota tiimejä sopivin teemoittain
5. Tiimin koulutus ja kokoaminen, joka koostuu sidosryhmien edustajista
6. Suunnitelma toiminnoille ja tapaamisille, tavoitteiden asetanta ja niiden määrääjät
7. Koordinointi, arviointi ja yhteisjohtamisen prosessin arviointi ja kehittäminen edelleen.

Matkailualueiden elinkaarimalli

Matkailualueiden kehittymistä tutkitaan usein matkailualueen elinkaarimallin kautta, josta käytetään lyhennettä TALC (The Tourism Area Life Cycle). Elinkaarimallissa on määritelty erilaisia vaiheita matkailualueen kehittymisen ajalta. Nämä vaiheet kuvaavat matkailun määrän kehittymistä. Suurin osa matkailualueista kehittyy mallin kaltaisella tavalla. Vaikka poikkeuksia on, kehityskaari on usein samankaltainen. (Butler 2019, 76–77.)



Kuvio 4. Matkailualueiden elinkaarimalli (Butler 2019, Butleria 1980 mukailen, muokattu)

Kuviossa 4 on havainnollistettu Butlerin (1980) elinkaarimalli. Butlerin kehittämää mallia on hyödynnetty laajasti matkailututkimuksessa, joskaan se ei ole ainut matkailualueen kehitysvaiheita kuvaava malli. (Ilola 2013, 43–45.) Elinkaarimalli ei kuvaa alkuperäisessä tarkoituksessaan alueen liiallista käyttöä tai liikaturismia, mutta se kuvaa sitä, miten kehitys voi edetä asianmukaisin matkailun johtamistoimin tai ilman niitä (Butler 2019, 86).

Mallin mukaan matkailualueen kehittyminen alkaa vaiheesta, kun matkailijat löytävät alueelle ja alueella ei vielä ole merkittävästi matkailuinfrastruktuuria tai -palveluja. Kun matkailualueen käyttö kasvaa, matkailijamäärät sekä infrastruktuurin ja palvelujen määrä lisääntyy. Matkailua ei säännellä tässä vaiheessa kovin tarkasti ja etenkin paikallisten asenteen matkailua kohtaan saattavat kääntyä jo tässä kohdassa negatiivisiksi. Kehityksen edetessä alueen matkailu on jo hyvin vilkasta. Kohonnut palvelujen ja matkailutuotteiden kysyntä saattaa aiheuttaa esimerkiksi ruuhkia, pulaa vedestä ja energiasta ja hankaluuksia jätehuollolle sekä paikallisille yrittäjille ja asukkaille.

Viimeisessä vaiheessa alueilla on tyypillisesti vain vähän käyttämätöntä tilaa, ympäristöhaitat ovat yleisiä ja paikalliskulttuurien näkyvyys on hävinnyt. Paikalliset ovat hyvin tyytymättömiä, jopa vihamielisiä matkailijoita kohtaan ja moni on muuttanut kauemmas alueelta. (Epler Wood 2017, 267–268.)

Elinkaarimalli soveltuu hyvin destinaatioiden kehityksen tarkasteluun, koska yhden destinaation alueen sisällä on harvoin eri kehitysvaiheessa olevia alueita. Elinkaarimallia käytetään strategian suunnittelun välineenä, jolloin tarkoitus on estää kehityksen mahdollisesti haitat ja kehityssuunnan taantuminen. Mallissa on tunnistettu kriittinen kohta, jossa matkailun kehityssuunta yleensä määrytyy. Tässä kohdassa destinaation johtamiselta edellytetään toimivaa strategiaa. Kehitysmalleja on mahdollista hyödyntää myös muun muassa kestävän matkailun kehityksessä. (Epler Wood 2017, 268–269; Ilola 2013, 44.) Elinkaarimallia voidaan käyttää myös kantokyvyn määrittelyssä, eli siinä, milloin matkailun määrän kehitys ylittää kestäväksi katsotun pisteen (Butler 2019, 80–81).

3 Liikaturismin mahdollisuuksien huomioiminen

3.1 Liikaturismi ilmiönä

Liikaturismi on määritelty muun muassa vierailijoiden hallitsemattomaksi kasvuksi, joka aiheuttaa ruuhkaisuutta jollain alueella. Tällaisen alueiden asukkaat saattavat kärsiä jatkuvan tai kausittaisen matkailun vaikutuksista, mikä voi ilmetä fyysisen, ekologisen, sosiaalisen, taloudellisen, psykologisen ja poliittisen kapasiteetin kuormittumisena. Tämä voi aiheuttaa pysyviä muutoksia elämäntapaan, palveluiden saatavuuteen ja yleiseen hyvinvointiin. (Milano ym. 2018; Peeters, Gössling, Klijs, Milano, Novelli, Dijkmans, Eijgelaar, Hartman, Heslinga, Isaac, Mitas, Moretti, Nawijn, Papp & Postma 2018.) Haittaa voivat kokea niin paikalliset tai matkailijat, molemmat ryhmistä tai toinen ryhmistä (Goodwin 2021). Erilaisia konflikteja voi syntyä niin paikallisten ja vierailijoiden kuin muidenkin sidosryhmien kesken (Postma & Schmuecker 2017). Tämä tarkoittaakin Goodwinin (2016b) mukaan sitä, että liikaturismia voidaan kuvata vastuullisen matkailun vastakohtana, sillä liiallinen matkailun määrä vaikuttaa negatiivisesti alueen asumis- ja vierailumukavuuteen.

Matkailun määrä on kasvanut kansainvälisesti useista syistä. Ensiksi, matkailijoiden lukumäärä on lisääntynyt, mikä on seurausta muun muassa siitä, että matkailusta on tullut edullisempaa suhteessa elintason ja saavutettavampaa suuremmalle joukolle ihmisiä. Esimerkiksi, edullisia lentoyhteyksiä tarjoavat lentoyhtiöt ovat vaikuttaneet osaltaan matkailun saavutettavuuteen edullisin hinnoin ja uusien lentokohtein. Digitalisaatio on myös lisännyt matkailun näkyvyyttä ja tehnyt matkustamiseen liittyvät järjestelyt helpoksi. Toiseksi, yleiset asenteet matkailua kohtaan vaikuttavat matkailumääriin. Matkailutoimialalla on tavoiteltu perinteisesti kasvua asettamalla tavoitteita matkailijamäärien kasvattamiseksi. Kasvun on ajateltu vaikuttavan positiivisesti talouteen, kun matkailijat kuluttavat rahaa alueella ja toimiala työllistää ihmisiä. Asteet liittyvät myös siihen, että matkailutoimialaa koskevia päätöksiä tehdään usein niin, että keskitytään lyhyeen aikaväliin ja sen tavoitteisiin pidemmän tarkastelun, ongelmanratkaisun ja tavoitteenasetannan sijaan. (Dodds & Butler 2019, 6–14.) Yhteenvedona, matkailun helppo saavutettavuus itsessään, palvelujen helppous ja jonkin destinaation vaivaton saavutettavuus yhdistettyinä voivat toimia eräinä liikaturismin mahdollistajina (Bouchon & Rauscher 2019).

Liikaturismin käsite ja ilmiön tutkiminen ovat melko uusia näkökulmia matkailututkimuksessa. Ilmiö ei itsessään ole yhtä uusi kuin sen viime vuosina saavuttama huomio. (esim. Perkumienė & Pranskūnienė 2019; Nilsson 2020.) Liikaturismin ilmiöllä on ollut viime vuosina paljon medianäkyvyyttä, joka on painottunut etenkin ilmiön negatiivisiin lieveilmiöihin. Liikaturismia on käsitelty mediassa usein siitä näkökulmasta, että matkailualueella syntyy painetta matkailijoista (Gössling, McCabe & Chen 2020). Tämän paineen on kerrottu vaikuttavan esimerkiksi palvelun saatavuuteen, kuten asuntojen saatavuuteen ja hinnoitteluun suosituilla matkailualueilla. Liikaturismiin on yhdistetty usein esimerkiksi Airbnb-palvelun yleistymisestä seuranneet muutokset majoitustoimialan kilpailuun ja yksityisten asuntojen kauppaan. (Dodds & Butler 2019, 12–13.) Airbnb:n kasvanut käyttö onkin yksi yleisimmistä yksittäisistä haasteista, mikä yhdistetään liikaturismin käsitteeseen (Nilsson 2020). Liikaturismi voi lisätä myös rikollisuutta matkailualueella, mikä ei vielä kuitenkaan ole esimerkiksi Pohjoismaissa yhtä suuri ongelma kuin esimerkiksi Barcelonassa, kuten Kuusisto (2019) kertoo.

Paikan vetovoima voi kärsiä puutteellisesti organisoidun matkailun vuoksi ja puutteellisesti organisoitu matkailu kuluttaa samalla ympäristöä. Epler Wood (2017) kertoo, että kaikkialla maailmassa

pohditaan keinoja siihen, kuinka oman alueen asukkaiden tarpeisiin voidaan taata riittävät resurssit, vaikka samalla tavoitellaan kehitystä ja talouskasvua, jota matkailutoimiala tuo. Erilaiset ympäristöt voivat toimia kuitenkin matkailun vetovoimatekijöinä, mutta ympäristön kärsiessä matkailun vaikutuksista matkailijoiden ja paikallisten asenteet voivat muuttua kielteisemmiksi. (Tyrväinen 2017, 93–94; Epler Wood 2017, 41.)

Matkailun kestävyys ja paikallisten asenne matkailua kohtaan on asetettu usein vastakkain ihmisten oikeuteen matkustaa. Liikaturismin ilmiö käsittää monia näkökulmia ja toisaalta myös vastakkainasettelua. Oikeus matkustamiseen ja liikkumiseen on määritelty laissa tarkemmin kuin matkailukohteessa asuvien paikallisten oikeudet liikaturismin näkökulmasta. Näitä oikeuksia tulisi siis pyrkiä tasapainottamaan. (Perkumienė & Pranskūnienė 2019.)

Gössling ja muut (2020) kertovat, että liikaturismiin liittyy sekä sosiaalisen tiheyden kokemus että vaihtuvat asenteet matkailijoiden läsnäoloa kohtaan. Kyse on siis ilmiöstä, joka koetaan henkilökohtaisella tasolla eri tavoin. (Gössling ym. 2020.) Kokemus sopivasta matkailun määrästä kytkeytyy myös talouden tilaan ja matkailutoimialan tuottamiin paikallisiin hyötyihin. Islannissa, esimerkiksi, matkailun määrä väheni vuonna 2019 14,1 prosentilla edellisvuoteen verrattuna. Matkailun määrä väheni ensimmäistä kertaa kymmeneen vuoteen. Vaikka Islannissa on ollut haasteena liiallisen matkailun vaikutukset saarivaltion luonnonympäristöihin, matkailun taloudelliset vaikutukset on tunnistettu merkittäviksi. Haasteena on siis usein löytää sopiva tasapaino ja oikea tapa johtaa matkailua niin, että molemmat näkökulmat huomioidaan kestävästi. (Sæþórsdóttir, Hall & Wendt 2020.)

Matkailun määrän kasvuun liittyy lisäksi se, kuinka eri tahot tekevät keskenään yhteistyötä ja se, kuinka matkailualueita hallinnoidaan. Laaja-alainen sidosryhmäyhteistyö on tunnistettu tärkeäksi ja oleelliseksi destinaatio-organisaation työssä (Plichta 2019). Destinaatiot eivät aina kykene vaikuttamaan siihen, kuinka paljon alueella saapuu matkailijoita, sillä esimerkiksi lentokentät ja satamat tai yleiset tiet eivät ole niiden hallinnoimia. Matkailuun yhdistetyt sidosryhmät eivät tule aina yhtäläisesti kuulluksi tai sidosryhmillä ei ole yhtäläisiä vaikutusmahdollisuuksia. Esimerkiksi paikallisten asukkaiden on usein hankala vaikuttaa matkailutoimialaa koskeviin päätöksiin. Sidosryhmät saattavat olla myös hajanaisia ja ne eivät ole aina määritelleet yhteisiä tavoitteita tai toimintata-

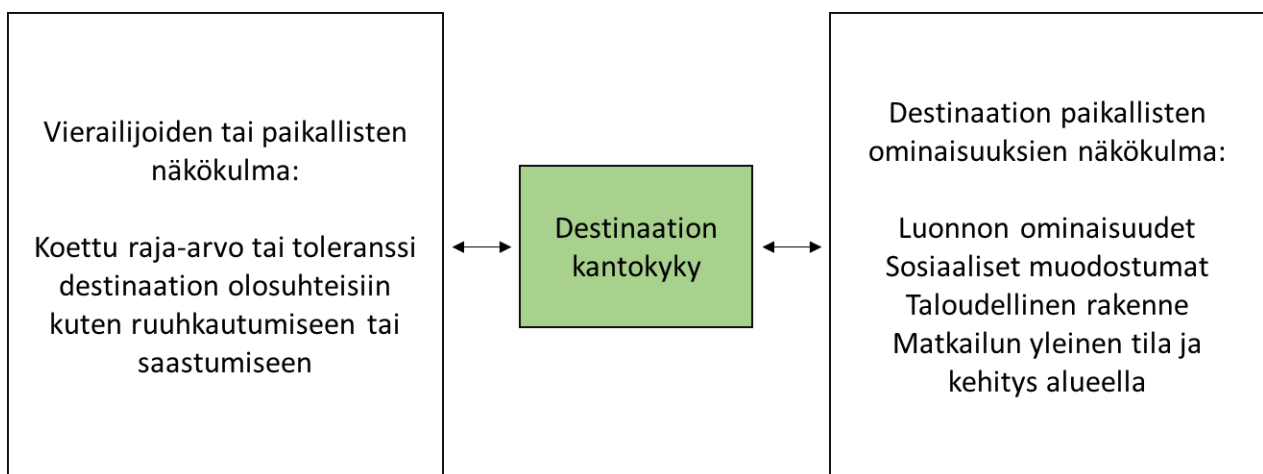
poja. Toiminta ja päätöksenteko voi olla näin hajautunutta tai hidasta prosessien ollessa monimutkaisia. On myös huomattava, että matkailualueet ovat keskenään erilaisia ja yhdellä alueella hyväksi koetut käytännöt eivät välttämättä toimi toisessa. Alue voi olla esimerkiksi varsin keskittynyt matkailutoiminnan toteuttamiseen tai sen resurssit voivat jakautua mittavissa määrin muihinkin alueen toimintoihin. (Dodds & Butler 2019, 14–17; Jamieson & Jamieson 2019, 221–222.)

Pohjoismaiseen matkailuun usein yhdistetty eristyneisyys ja syrjäisyys ovat ominaisuuksia ja mielikuvia paikasta ja näihin liittyy usein ennako-odotuksia. Nämä ennako-odotukset eivät kuitenkaan voi toteutua, jos paikka koetaan liian ruuhkaiseksi. Eristyneisyyden ja syrjäisyyden luomat mielikuvat ovat olleet tarkastelussa esimerkiksi Norjassa, jossa ruuhkautuneisuuden tunne paikassa ei vastaa mielikuvaa hiljaisesta ja rauhallisesta kohteesta. Tällaisten ennako-odotusten ja koetun todellisuuden välinen ristiriita ilmenee etenkin maaseutumaisilla alueilla. (Oklevik, Gössling, Hall, Steen Jacobsen, Grøtte & McCabe 2019.) Liikaturismi kaupunkialueilla ja maaseutumaisilla alueilla koetaan usein eri tavoin. Yhteneväiset toimenpiteet tai yksi toimintamalli ei välttämättä toimi odotetusti molempien kaltaisissa ympäristöissä. (Nilsson 2020.) Maaseutumaisilla alueilla ei kuitenkaan aina koeta liikaturismia yhtä merkittävänä haasteena kuin kaupunkialueilla, joissa on enemmän suuria kävijämääriä houkuttelevia käyntikohteita. Tässä ilmenee jälleen henkilökohtainen kokemus ilmiöstä ja jos ilmiö ei vaikuta yksilön arkielämään voimakkaasti, sitä ei koeta välttämättä haasteena. (Adie, Falk & Savioli 2020.)

3.2 Liikaturismin mittaaminen

Liikaturismiin ei ole olemassa yksinkertaista ratkaisua, mutta mahdollisen ongelman tiedostaminen ja muutoksen seuranta on olennaista (Joppe 2019, 259). GSTC-destinaatiokriteerian (Global Sustainable Tourism Council) mukaan on tärkeää mitata ja hallita muutosta. Tähän tarvitaan tietoa esimerkiksi matkailijamäärästä, niiden vaikutuksista ja paikallisten ajatuksista. UNWTO:n (2018) mukaan tarvitaan laadullisia ja määrällisiä mittareita indikoimaan matkailun kehitystä. Mittaamisen ja jatkuvan seurannan tavoitteena on muun muassa saada kattava kokonaiskuva matkailun vaikutuksista destinaatioon ja sen asukkaisiin. Lisäksi seurataan paikallisten sidosryhmien mielipiteitä. Kantokyky ja LAC-malli mainitaan erityisen tärkeinä yksittäisinä mittariryökaluina. (GSTC Destination Criteria 2019; UNWTO 2018.)

Kantokyky (carrying capacity) yhdistetään usein matkailun kestävyden arviointiin ja se on yksi kestävän matkailun arvioinnin tärkeimpiä näkökulmia (Cooper 2012, 39). Kantokyvyn kautta tarkastellaan sitä, kuinka paljon tiettyyn kohteeseen voi tulla ihmisiä samaan aikaan ilman, että ympäristön tai kokemuksen laatu heikkenee tavalla, jota ei voida hyväksyä tai joka aiheuttaa tyytymättömyyttä (UNWTO 2018; Wall 2019, 33). Kantokyyä on mahdollista arvioida ympäristöllisten, taloudellisten ja sosiaalisten näkökulmien kautta, jotka liittyvät erilaisiin ympäristöihin ja henkilökohtaisiin kokemuksiin (UNWTO 2018; Muler Gonzalez, Coromina & Galí 2018). Cooper (2012) mainitsee myös fyysisen ympäristön ja psykologisen kantokyvyn näkökulmat. Psykologinen kantokyky toisaalta yhdistyy sosiaaliseen näkökulmaan, kun sillä voidaan arvioida ruuhkautumisen psykologisia vaikutuksia. Henkilökohtaisten kokemusten vuoksi on kuitenkin hankalaa määrittellä, milloin kantokyky todella ylittyy, sillä osa paikallisista tai matkailijoista voi kaivata jopa suurempia ihmisjoukkoja paikkaan (Cooper 2012, 40; Butler 2019, 82). Destinaation paikalliset ominaisuudet, kuten luonnon erityispiirteet tai matkailun yleinen kehitystila, vaikuttavat kantokyvyn ja näin esimerkiksi elinkaarimalli soveltuu osin kantokyvyn määrittelyn tueksi (Cooper 2012, 78; Butler 2019, 80–81).



Kuvio 5. Kantokyvyn vaikuttavat tekijät (Cooper 2012, 78, muokattu)

Kuviossa 5 kuvataan destinaation kantokyvyn vaikuttavia tekijöitä. Kantokyvyn sanotaan olevan johtamiseen liittyvä päätös, vaikka sen konkreettinen mittaaminen on hankalaa. Kantokyvyn avulla mitataan usein ihmisten lukumäärää, mikä ei ole itsessään ainut kriteeri liikaturismin määrittämiselle. Henkilökohtaiset kokemukset ja esimerkiksi ihmisten käytös ihmisjoukossa vaikuttavat siihen, mikä voidaan nähdä kapasiteetin ylittävänä ihmismääränä. Kantokyvyn mittarin rinnalla ja osittain sen sijaan käytetään esimerkiksi LAC-mallia, joka toimii etenkin sosiaalisen kantokyvyn

määrittelyn apuna (Cooper 2012, 40). LAC-mallin (limits of acceptable change) on tarkoitus keskittyä siihen, millainen muutos koetaan hyväksyttävänä. Hyväksyttävän muutoksen määrittely ei ole pelkästään numeraalisesti laskennallista, vaan mallia voi hyödyntää laajemmin laadullisen tutkimuksen tekemiseen. Hyväksyttävän muutoksen määrittelyyn onkin mahdollista osallistaa enemmän erilaisia sidosryhmiä, kuten paikallisia asukkaita. (Wall 2019, 33–34.)

Kansainvälisesti tunnettujen mittaamis- ja seurantatapojen rinnalla on olemassa vierailukestävyyden huomioiva melko tuore malli. Suomessa on mallinnettu MAMOMI-hankkeessa vierailukestävyyden kolmiomittauksen teoreettista mallia, jonka kerrotaan soveltuvan etenkin kulttuuriympäristöissä matkailutoiminnan ohjaus- ja suunnittelutyön työkaluna kestävästä kehityksestä edistettäessä. Tavoitteena on saada paikka pysymään kestävästi vierailtavana. Malli on myös sidosryhmiä osallistava ja sillä huomioidaan kulttuurinen kestävyys, ekologinen kestävyys ja sosiaaloudellinen kestävyys. Vierailukestävyyteen sisältyy kantokyky, paikan kapasiteetti, vakaus, palautuvuus, potentiaalisuus ja kyky kohdata ja vastustaa häiriöitä. Hiljattain kehitettyä mallia ei ole vielä laajalti sovellettu, mutta käsite vierailukestävyys saattaa yleistyä kansallisessa matkailututkimuksessa tulevina vuosina. (Veijola, Jokimäki, Kyyrö & Jutila 2020; Kyyrö ym. 2020.)

3.3 Matkailijavirtojen ohjaus vastuullisessa destinaatio-organisaatiossa

Vaikka liikaturismin ilmiö on liitetty toistaiseksi tiettyihin matkailualueeseen Euroopan kontekstissa, kuten Barcelonaan ja Venetsiaan, ilmiön mahdollisuuksien tunnistaminen ja ennaltaehkäisy hyödyttää muitakin matkailualueita. (Capocchi ym. 2019.) Liikaturismin ilmiöitä on tutkittu matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta. Matkailijavirtojen ohjaustoimenpiteitä on kehitetty alun perin luontokohteiden vierailijoiden hallintaan, mutta käsitteen ja toimenpiteiden käyttöönotto on yleistynyt muussakin matkailutoiminnassa (Cooper 2012, 132). Matkailijavirtojen ohjaamisen merkitys on korostunut destinaatio-organisaatioiden työssä, kun liikaturismia ja sen lieveilmiöitä on käsitelty mediassa. (Gössling ym. 2020; Padrón-Ávila & Hernández-Martín 2019). Ohjaamisella voidaan suojella tiettyä kohdetta liialliselta kuormitukselta tai parantaa vierailijakokemusta ja lisätä esimerkiksi turvallisuuden tunnetta (Timothy 2021, 330–331).

Ympärivuotisen tarjonnan lisääminen matkailussa nähdään tärkeänä tekijänä kilpailukykyisen ja monipuolisen tarjonnan kehittämisessä. Tätä tukee esimerkiksi Taimisen (2018) aineistoanalyysi

liikaturismista, jossa havaittiin, että suosittuina sesonkiaikoina matkailu aiheuttaa enemmän ympäristöllisiä ja sosiaalisia haittavaikutuksia, kuin hiljaisempina aikoina. Ympärivuotisuuden hyöty koskee sekä matkailualaa että siihen sidoksissa olevia muita toimialoja. (Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta 2015–2025 2015.) Ympärivuotisuutta ja sesonkien välisten erojen tasaimista tehdään esimerkiksi Visit Finlandin toteuttamassa kansainvälisessä markkinoinnissa. Teemapohjainen tuotekehitys ja markkinointi pyrkivät koko maan matkailun ympärivuotisuuden lisäämiseen ja sesonkien tasaamiseen. Esimerkkejä teemapohjaisista matkailutuotteista ovat luontomatkailu, luksusmatkailu, terveys- ja hyvinvointimatkailu sekä koulutusmatkailu. Kaikkia teemoja yhdistää se, että matkailua kehitetään kestävästi ja matkailutoimijoilta edellytetään vastuullisuutta. (Yhdessä enemmän - kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun 2019.) Ympärivuotisuuden kehittämisen lisäksi eräs tavoiteltu näkökulma on viipymän pidentäminen. Pitempi viipymä kohteessa tuottaa usein suurempaa hyötyä kohteelle kuin pelkkä päivä- tai yhden yön vierailu. Viipymän pidentämistä voidaan näin pitää kestävämpänä vaihtoehtona. (Cooper 2012, 59–61.)

Matkailijavirtoihin vaikuttavat useat työntö- ja vetovoimatekijät. Destinaatiossa on tärkeää ymmärtää näitä tekijöitä ja tunnistaa oman alueen vetovoimatekijät, jotka houkuttelevat matkailijoita. (Cooper 2012, 18.) Vetovoimatekijöiden tunnistamisen lisäksi tarvitaan tehokasta johtamista alueen vierailukohteiden kohdalla, joka tunnistaa vierailijaryhmien ominaisuuksia ja niille ominaisia, suosittuja vierailukohteita. Tämä voi sisältää vierailijatutkimuksia, joissa selvitetään motiiveja tietyssä kohteessa vierailulle ja jotka auttavat tunnistamaan tietyn ryhmän, kuten esimerkiksi tietyn ikäluokan tai tietyn ekonominen aseman omaavien, matkailukäytöksestä. Tutkimuksessa voidaan myös selvittää, koostuvatko vierailijat matkailijoista vai paikallisista. (Padrón-Ávila & Hernández-Martín 2019.)

Matkailijavirtojen johtamiseen voidaan käyttää toimenpiteinä rajoituksia, ylimääräisiä maksuja, markkinointikeinoja, konkreettisia opasteita, koulutus- ja opastusohjelmia, mobiilisovelluksia sekä esimerkiksi vapaaehtoistyötä ja paikallisten osallistamista. Markkinatutkimuksilla ja matkailijoihin keskittyvillä tutkimuksilla voidaan selvittää lisäksi motivaatioita matkustamiseen ja kohteen valintakriteereihin. Toimintatapojen valinta pohjautuu matkailijavirtojen ohjaamisen tavoitteisiin. Tavoitteena voi olla esimerkiksi vähentää kävijämäärää, vähentää liikennettä, parantaa vierailukokemusta, lisätä tietoisuutta kestävästä matkailusta tai lisätä paikallisyhteisöjen osallisuutta

toimialalla. Äärimmäisinä keinoina mainitaan esimerkiksi vierailukiello tetyssä kohteessa tai tietystä vierailijaryhmältä. (Wall 2019, 35–37; Timothy 2021, 330–338.) Tällaisten keinojen rinnalla tai niiden sijaan on mahdollista hyödyntää myös positiivista lähestymistapaa ohjaamiseen, jonka tarkoituksena on huomioida erilaisia tarpeita ja toiveita ja kehittää näin laatumielikuvaa (Cooper 2012, 133).

Matkailijavirtojen ohjaus on pitkälti tasapainoilua erilaisten tarpeiden välillä. Destinaation on tärkeää ymmärtää monipuolisten sidosryhmien näkökulmia matkailun määrän kasvamiseen, mutta samalla pitää mielessä kestävän matkailun periaatteet. (Polese & Minguzzi 2010, 115–117.) Tasapainoilu voi olla tarpeen esimerkiksi kaupunkialueen ja maaseutualueen välillä laajalle maantieteelliselle alueella sijoittuvassa destinaatioissa. Nilsson (2020) nostaa esiin, että kaupunkimatkailun kasvun tekijät ja teknologian vaikutus matkustamisen kasvuun ovat vähän tutkittuja näkökulmia, joilla voidaan kuitenkin perehtyä liikaturismin juurisyihin etenkin kaupunkialueilla (Nilsson 2020). Majdak ja Almeida (2022) puolestaan kuvaavat esi-liikaturismivaihetta (vapaa suomennos termistä ”pre-overtourism phase) mahdollisuudeksi suunnitella parempaa tulevaisuutta siitä näkökulmasta, että matkailijavirtoja ohjataan hiljaisemmille, maaseutumaisille alueille.

Matkailijavirtojen ohjaaminen hiljaisemmille alueille tai paikkoihin vähentää tyypillisesti toisen alueen tai yksittäisen paikan kuormitusta tai ruuhkautumista. Tämä on keino ennaltaehkäistä liikaturismia siten, että kokemusta liikaturismista ei pääse kehittymään jossain kohteessa, kun kävijämääriä on hallittu ennakkoiden. Kun matkailijavirtoja ohjataan esimerkiksi kaupungista maaseudulle, tulee kuitenkin huomioida, että maaseudulla on riittävä palvelutarjontaa, riittävä infrastruktuuria ja että paikalliset suhtautuvat vierailijoihin positiivisesti. Matkailijavirtojen ohjaaminen maaseudulle voi lisätä alueella yrittäjyyshalukkuutta ja mahdollistaa uusia investointeja alueelle. Tällaisesta ohjauksesta hyöttyy siis sekä paikka, jonka kuormitusta halutaan vähentää, kuin myös paikka, johon ohjataan kävijöitä. (Majdak & Almeida 2022.)

Sosiaalisella medially on rooli matkailun määrän kehittämisessä ja tietyn kohteen tunnettavuuden lisäämisessä. Blogikirjoitukset, sosiaalisessa mediassa jaetut kuvat ja arvostelut lisäävät sosiaalisen median käyttäjien tietoisuutta esimerkiksi erilaisista destinaatioista. Sosiaalisen median sisältö voi vaikuttaa siis osaltaan siihen, kuinka moni matkailija tiedostaa destinaation olemassaolon ja tekee päätöksen matkustaa sinne. Mahdollisuus visuaalisuuteen ja positiivisista kokemuksista lukeminen

koetaan tärkeiksi valintakriteereiksi. Sosiaalinen media voi joissain tapauksissa vaikuttaa jopa liikaturismin kehittymiseen. (Gretzel 2019, 69–70; Nilsson 2020.)

Toisaalta sosiaalista mediaa voidaan hyödyntää siinä, että matkailijoille ja muille sosiaalisen median käyttäjille informoidaan kestävästä matkailusta ja hyvistä käytännöistä. Destinaatioissa tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että destinaatio tuo omilla sosiaalisen median kanavillaan esille toimia, joilla se pyrkii kehittämään alueensa matkailua kestävämmäksi. Julkaisuissa voidaan esitellä myös kohteita, joissa vierailaan tyypillisesti vähemmän, jotta matkailijavirtojen paine ei kohdistuisi yhteen paikkaan. Informaatio on mahdollista esitellä jopa leikkisään tapaan tai niin, että se osallistaa sosiaalisen median käyttäjiä haluttuihin kestävyystoimiin ja levittämään tietoisuutta omille seuraajilleen. Sosiaalisen median kanavien lisäksi destinaatio voi hyödyntää myös erillisiä matkailijoille suunnattuja sovelluksia. Sosiaalinen media mahdollistaa myös datan keräämisen, jolla on mahdollista seurata ja tilastoida sitä, kuinka destinaatio näyttäytyy eri kanavissa. (Gretzel 2019, 71.)

Digitaaliset ratkaisut, kuten erilaiset sovellukset, ovat tulleet osaksi monen ihmisen matkaa. Huettermann, Thimm, Hannich & Bild (2019) ovat tutkineet sovelluspohjaista tapaa ohjata liikkumista ja matkailijavirtoja. Käyttäjälähtöinen tutkimus osoitti, että erityisen tärkeää vastaavassa sovelluksessa on saada reaaliaikaista tietoa esimerkiksi liikennetilanteesta, pysäköintimahdollisuuksista ja pitkistä jonotusajoista. Nämä kaikki liittyvät osin henkilön mahdollisuuteen säästää aikaa ja vaivaa. Destinaation, joka käyttää matkailijavirtojen ennakointiin ja seurantaan sovellusta, on tärkeää tehdä sovelluksesta käyttäjälähtöinen, kiinnostava ja aitoa hyötyä käyttäjälleen tarjoava. Muuten sovellukselle voi olla hankala saada riittävän informaation tarjoava, laaja käyttäjäkunta. Sovellukset edellyttävät myös toimivia verkkoyhteyksiä ja tietosuojanäkökulman huolellista huomiointia. (Huettermann, Thimm, Hannich & Bild 2019.)

Yhteenvetona voidaan esittää, että matkailijavirtojen ohjaamisen tavoitteena voidaan Cooperin (2012, 133) mukaan pitää etenkin:

- vierailijakokemuksen kehittämistä
- uudelleenvierailun potentiaalın kasvua
- suurempaan kulutukseen kannustamista
- destinaation kestävyystavoitteiden edistämistä, kuten esimerkiksi herkkien kohteiden suojelua.

4 Tutkimuksen toteuttaminen

4.1 Tutkimusasetelma

Tutkimuksen lähtökohtana on tutkimusongelma, joka muotoutui tutkijan kokemusten ja asiantuntijoilta saatujen tietojen perusteella (Hirsjärvi & Hurme 2009, 13). Tämän tutkimuksen tekemiseen ohjasi opiskelijan oma kiinnostus matkailun alueellista kehittämistyötä kohtaan ja matkailualan asiantuntijalta saatu tieto matkailun kehittämistyöhön liittyvään tarpeeseen. Tarve liikaturismin mahdollisuudet huomioivalla ja matkailijavirtoja ohjaavalle mallille oli havaittu, sillä se toimii yhtenä osa-alueena kestävän matkailun kehittämisessä. Liikaturismi on saanut paljon huomiota etenkin kansainvälisesti, mutta Suomessa ilmiö ei ole yhtä tunnettu (Blinnikka & Grönroos 2019). Tutkimusongelmaksi on määritelty ymmärryksen lisääminen liikaturismin ilmiöstä hallinnollisesta näkökulmasta. Ilmiöllä on todettu olevan merkitystä sekä matkailijoiden että paikallisten ihmisten mielikuviin ja kokemuksiin tietystä alueesta tai kohteesta.

Empiirinen tutkimus on aina erilaisista vaiheista koostuva kokonaisuus ja sen vaiheet ovat keskinäisessä riippuvuussuhteessa toisiinsa (Hirsjärvi & Hurme 2015, 14). Tämä tutkimus noudatti empiirisen tutkimuksen logiikkaa, jossa tutkimus alkaa alustavan tutkimusongelman laatimisella ja jatkuu aiheeseen perehtymisellä sekä ongelman täsmennyksellä. Tämän jälkeen kerättiin ja analysoitiin aineistoa, jonka jälkeen tehtiin johtopäätöksiä sekä pohdintaa. Voidaan todeta, että tutkimus toteutui samalla hermeneuttisen kehän periaatteen mukaisesti, sillä tutkimusaineiston karttuessa palattiin teoreettisen viitekehyksen pariin ja perehdyttiin tutkimusaineistossa esiin nousseisiin asioihin (Puusa & Juuti 2020b, 78). Lähtökohtainen oletus olikin se, että teoreettiseen viitekehykseen on palattava tutkimuksellisen osuuden edetessä ja tiedon karttuessa. Tuomi ja Sarajarvi (2018, 40) korostavat myös esiyymmärrystä tulkinnan pohjalla, jotta ilmiöiden merkityksiä voidaan todella ymmärtää.

Esiymmärryksen kasvattaminen kirjallisuuteen ja aiempiin tutkimuksiin tutustuminen auttoi rajamaan ja täsmentämään tutkimusongelmaa ja näin muotoutui kaksi tutkimuskysymystä. Esiymmärrys perustui myös osin omakohtaiseen tietoon, toiselta saatuun tietoon ja opiskelun sekä omakohtaisen työhistorian kautta karttuneeseen tietoon (Aaltio & Puusa 2020, 181–182).

Tutkimuskysymykset ovat toisaalta johdettu tutkimusongelmasta eli ymmärryksen kasvattamisesta

ja toisaalta opinnäytetyön tavoitteesta luoda malli matkailijavirtojen ohjaamiseksi liikaturismi huomioimalla. Tutkimuskysymykset määriteltiin seuraaviksi:

- Millä keinoin liikaturismin mahdollisuus huomioidaan ennakoiden destinaatio-organisaatiossa?
- Millainen toimintamalli soveltuu matkailijavirtojen ohjaamiseen?

Tutkimuskysymyksillä etsitään tarkentavaa vastausta tutkimusongelmaan. Liikaturismin ilmiön ja sen ennakoivien toimenpiteiden ymmärtäminen on lähtökohta tarvittavien toimenpiteiden ja toimintamallien suunnittelulle. Ensimmäisellä tutkimuskysymyksellä pyritään kasvattamaan ymmärrystä keinoista, joita destinaatio-organisaatio voi käyttää liikaturismin mahdollisuuksien huomioinnissa. Toisella tutkimuskysymyksellä haetaan vastausta siihen, millainen toimintamalli soveltuu matkailijavirtojen ohjaamiseen ja mitä tällaiselta mallilta edellytetään. Näitä tutkimuskysymyksiä yhdistää oletus siitä, että matkailijavirtojen ohjaus on yksi toimivista keinoista liikaturismin mahdollisuuden huomioimisessa, kuten esimerkiksi Gössling ja muut (2020) kertovat.

Tutkimuskysymykset ohjasivat myös metodologisia valintoja. Tutkimus toteutettiin laadullisena, sillä laadullinen tutkimus mahdollistaa monilähteen tutkimusaineiston keruun, johon voi sisältyä mm. kuvia, tekstiä ja haastatteluja. Tutkittavasta ilmiöstä tavoiteltiin kokonaisvaltaista ymmärrystä. (Kananen 2017, 32–34.) Kokonaisvaltaiseen ymmärrykseen pyrkiminen on tärkeää liikaturismin mahdollisuuksien huomioimisessa, koska ilmiö itsessään ei ole vielä kovin tunnettu Suomen matkailussa. Ilmiö ei ole myöskään aivan yksiselitteinen (kts. esim. Milano ym. 2018). Lisäksi laadullisella tutkimuksella tavoitellaan rikasta ja yksityiskohtaista tietoa tutkittavasta ilmiöstä (Juuti & Puusa 2020, 11). Opinnäytetyö tehtiin kartoittavaan tapaan, koska tutkimuksen tarkoituksena oli selittää ilmiötä ja lisätä ymmärrystä siitä. Kartoittava opinnäytetyö etsii tyypillisesti uusia näkökulmia, selvittää vähän tunnettuja ilmiöitä ja kehittää hypoteeseja (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 138). Laadullinen tutkimus sopii näin tutkimuskysymykseen vastaamiseen, kun ymmärrystä ilmiöstä halutaan kasvattaa, mikä puolestaan ohjaa opinnäytetyön päätavoitteen, eli matkailijavirtoja ohjaavan mallin luomisessa. Monipuolinen, rikas ja yksityiskohtainenkin tieto on tarpeen, jotta on mahdollista muodostaa destinaatiotasolla sovellettavissa oleva malli.

4.2 Tutkimuskonteksti

Epistemologia kuvaa tietoa käsitteenä tiedon saavuttamisen näkökulmasta, tiedon luotettavuutta ja tiedon lajeja. Tutkimuksessa on tärkeää ymmärtää, millaista tietoa on saatavilla, mistä sitä on saatavilla ja kuinka sen todenmukaisuutta ja luotettavuutta arvioidaan. (Puusa ja Juuti 2020a, 34.) Tutkimuksen ontologinen ratkaisu kuvaa tutkittavan ilmiön perusrakennetta. Monet organisaatiokontekstiin liittyvät ilmiöt ovat sellaisia, että ne muodostuvat ihmisten vuorovaikutuksessa ja näkemys ilmiöstä voi olla henkilökohtainen. Tämä tutkimus on toteutettu lähestymiskulmasta, jossa ihmisten nähdään omaavan luonnollisen asenteen todellisuutta kohtaan, eikä tätä asennetta ole tässä kontekstissa tarvetta juuri kyseenalaistaa. Tutkimuksessa on ajateltu, että ihmiset ajattelevat asioiden olevan siten, miten ne näyttävät. Luonnollinen asenne muovautuu sekä ihmisen ulkoisista että sisäisistä vaikutustekijöistä. (Puusa ja Juuti 2020a, 27–28.) Tämä näkyy tutkimusaineiston analyysissä, jossa keskityttiin sanottuun ja kirjoitettuun sellaisenaan.

Kuten Blinnikka & Grönroos (2019) ovat kertoneet, Suomessa ei ole vielä juuri koettu liikaturismin ilmiön pitkäaikaisia vaikutuksia, mikä vaikuttaa laadullisen tutkimuksen tiedon saavuttamiseen ja lähtökohtaiseen oletukseen siitä, miten tutkittavat havainnoivat ilmiöön liittyviä asioita, joita eivät välttämättä tunne entuudestaan. Epistemologisesta näkökulmasta voidaan todeta, että ilmiöstä olemassa oleva tieto on suurilta osin kansainvälistä ja esimerkiksi mielipidekirjoitukset ilmiöön liittyen voivat olla tunnelatautuneita. Liikaturismi on myös ilmiönä sellainen, että kokemus siitä muotoutuu yleensä henkilökohtaisella tasolla, kuten Gössling ja muut (2020) kertovat. Tutkimuksen ontologinen ratkaisu luonnollisesta asenteesta tukee tätä tietoa ilmiöstä. Henkilökohtainen kokemus muovautuu sekä sisäisten että ulkoisten vaikuttimien kautta.

Sen lisäksi, että liikaturismi on edellä mainitun mukaisesti kokemuspohjainen ilmiö, se muotoutuu paikkakohtaisesti. Ei voida sanoa, että kokemus liikaturismista on ainoastaan yhdenlainen esimerkiksi yhden destinaation alueella, vaan kokemus voi muuttua sen sisällä erilaisten yhteisöjen tai kaupunginosien välillä. Näin ollen liikaturismia varten ei voida luoda yhtä yleispätevää toimintatapaa tai toimintamallia, vaan ilmiötä on pohdittava aina paikalliset olosuhteet ja ihmiset huomioon. (UNWTO 2018; Majdak & Almeida 2022.) Näiden syiden vuoksi liikaturismin mahdollisuuksien huomiointia matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta on pohdittava paikallisella tasolla, paikallisen destinaatio-organisaation näkökulmasta. Tämän tutkimuksen tulokset voidaan nähdä näiden lähtökohtien vuoksi yhdenlaisena tulkintana tutkittavasta ilmiöstä.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii paikallinen matkailun alueorganisaatio. Visit Jyväskylä Region on yksi Jyväskylän kaupungin palveluyksiköistä. Se on pysyväksi määritetty matkailutaho, jonka vastuulla on Jyväskylän seudun matkailumarkkinointi ja -neuvonta. Sen tarkoitus on myös lisätä seudun vetovoimaa ja vahvistaa elinkeinoelämää, lisätä seudulle suuntautuvaa matkailua ja seurata matkailuelinkeinon kehittymistä. Visit Jyväskylä Region on itsenäinen palveluyksikkö ja sen johdossa toimii matkailujohtaja. Visit Jyväskylä muutti markkinointinimensä vuonna 2021 Visit Jyväskylä Regioniksi, joka kuvaa vuoden 2022 alussa käynnistynyttä Keski-Suomen yhteistä DMO-toimintaa (Keski-Suomen kunnat laajaan matkailuyhteistyöhön – matkailun alueorganisaatiotoiminta käynnistyy vuoden alusta Visit Jyväskylä Regionissa 2021). Visit Jyväskylä Regionilla on muutoksen jälkeen suurempi rooli laajemman matkailualueen asioiden edistäjänä, kuten esimerkiksi Fyall ja Garrod (2019, 165–166) kuvaavat destinaatio-organisaation laaja-alaistuvaa työtä. Visit Jyväskylä Region markkinoi Jyväskylän seutua matkailu- ja tapahtumaseutuna ja tarjoaa tietoa alueen matkailuun liittyvästä tarjonnasta sekä matkailijoille että paikallisille asukkaille. Vaikka Jyväskylä on markkinointitoiminnan keskiössä, matkailutarjonta koostuu myös suurin osin ympäröivien kuntien matkailusisällöistä. Toiminta edellyttää kuntien välistä yhteistyötä ja valtakunnallisia kumppanuuksia. (Visit Jyväskylä tutuksi 2021; Keski-Suomen matkailustrategia 2021–2025 2021.)

Suomessa matkailulle on määritelty aluejako. Suomi on jaoteltu matkailun suuralueisiin, joista Jyväskylänkin alueen kattava alue on Järvi-Suomi. Muita suuralueita ovat Pääkaupunkiseutu, Saaristo ja Lappi. Alueiden sisällä on lisäksi pienempiä matkailualueita, joita määritellään toiminnallisuuden mukaan. Matkailun suuralueille on määritelty aluekohtaisia tavoitteita ja markkinointikeinoja, joilla esitellään alueen erityislaatuisia piirteitä. Esimerkiksi Keski-Suomi on osa Lakeland West -aluetta yhdessä Päijät-Hämeen, Hämeen ja Pirkanmaan kanssa. (Ilola 2013, 44; Keski-Suomen matkailustrategia 2021–2025 2021.) Visit Jyväskylän organisaatio toimii Järvi-Suomen alueella Jyväskylän alueen destinaatio-organisaationa. Alueeseen sisältyy niin kaupunkialueita, joista suurin on Jyväskylä, kuin myös maaseutualueita.

Linna (2018) on tutkinut opinnäytetyössään Jyväskylän alueen vetovoimatekijöitä matkakohteena ja tärkeimmiksi vetovoimatekijöiksi tunnistettiin alueen luonto ja järvet. Luontoon voidaan lukea esimerkiksi metsät, kansallispuistot, luontopolut ja näköalapaikat. Alvar Aallon arkkitehtuuri toimii myös monelle vetovoimatekijänä. Jyväskylän aluetta kuvailtiin rauhallisena ja alueesta jäi monelle mieleen kompaktius. (Linna 2018.) Näitä vetovoimatekijöitä hyödynnetään monipuolisesti, jonka

lisäksi kestävyys on strateginen valinta. Visit Jyväskylä Region on määritellyt strategiassaan visiokseen, että Järvi-Suomen luonto-, elämys- ja kulttuurimatkailualueesta kehitetään esimerkillisen vastuullinen ja kansainvälisesti menestyvä. Tämä edellyttää muun muassa laajamittaista yhteistyötä, tiedon ja osaamisen vahvistamista, paikallisten vahvuuksien korostamista markkinointiviestinnässä ja toimintaympäristön kehittämistä. Matkailualueesta on tarkoitus kehittää entistä saavutettavampi, kestävämpi ja vastuullisempi. Alueen matkailustrategia painottaa vastuullisuutta ja kestävyttä tavoitteissaan. Näihin teemoihin liittyvää kehittämistyötä tehdään Sustainable Travel Finland -ohjelman sekä alueiden omien hankkeiden kautta. (Keski-Suomen matkailustrategia 2021–2025 2021.)

Sustainable Travel Finland -ohjelma on tarkoitettu matkailuyrityksille ja -alueille. Ohjelmaan osallistuvat matkailuyritykset ja destinaatio-organisaatiot voivat hakea Sustainable Travel Finland -merkkiä osoituksena ohjelmaan osallistumisesta ja kestävän matkailun toimenpiteiden ja valintojen omaksumisesta osaksi omaa toimintaansa. Merkki edellyttää suunnitelmallista sitoutumista kestäväan matkailuun sekä ohjelman aikana että sen jälkeen. Merkin saatuaan yritykset ja matkailualueet saavat käyttöönsä jatkuvan kehittämisen mallin, ajankohtaista tietoa, markkinointitukea ja lisänäkyvyyttä vastuullisena kohteena. Matkailualue voi saada destinaatiomerkin, kun 51 prosenttia sen alueen matkailuyrityksistä on saanut yritysmerkin. (Vastuullisen matkailun puolesta 2020; Sustainable Travel Finland -ohjelma ja -merkki 2020.)

4.3 Tutkimusaineisto

Laadullinen tutkimus mahdollistaa aineiston keräämisen useistakin erilaisista lähteistä käyttämällä erilaisia menetelmiä. Useiden aineistonkeruumenetelmien käyttöä suositellaan monipuolisen aineiston ja erilaisten näkökulmien löytämiseksi. (Merriam & Grenier 2019, 14.) Aineistonkeruumenetelmiksi valittiin haastattelu ja internetdokumenteista kerättävä tieto, jotka ovat yleisiä laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmiä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 83). Aineistonkeruumenetelmät tukivat toisiaan, sillä haastatteluiden vuorovaikutuksellisuus ja verkkoaineiston muuttumaton luonne tarjosivat monipuolisia näkökulmia (Kananen 2015, 19–20).

Haastattelun ja dokumenteista kerättävän tiedon katsottiin olevan keinoja kokonaisvaltaisen ymmärryksen lisäämiseksi ilmiöstä. Monipuolisen aineiston katsottiin myös parantavan saturaatiota

eli kylläntymistä siten, että aineistossa alkaa mahdollisesti esiintyä toistoa. Luotettavuutta voidaan lisätä myös aineistotriangulaatiolla, eli eri lähteistä kerättävä tieto tuottaa usein evidenssiä, jolla saadaan vahvistusta esitetyille väitteille ja ilmiön tulkinnalle. Tulkintaa voidaan pitää luotettavampana, kun eri lähteistä saatu tieto tukee toisiaan. (Kananen 2017, 177–179.)

Haastatteluilla monialaisia näkökulmia

Haastattelua voi kuvata keskusteluksi, jolle on asetettu tavoite (Puusa 2020a). Haastatteluille määriteltiin tavoitteita ennen haastattelujen toteuttamista. Haastatteluille asetetuilla tavoitteilla etsittiin vastauksia tutkimuskysymyksiin eli siihen, millainen toimintamalli soveltuu matkailijavirtojen ohjaamiseen ja siihen, millä keinoin liikaturismin mahdollisuus voidaan huomioida ennakoiden matkailun alueorganisaation toiminnassa ja sen toiminta-alueella. Haastatteluille määriteltiin ennen niiden toteutusta tavoitteeksi:

- 1) tunnistaa paikallisia kohteita, joissa voi jo ilmetä ajoittaista liikaturismia tai joissa nähdään olevan mahdollisuus siihen
- 2) löytää näkökulmia siihen, miten alueen sidosryhmät toivovat destinaatio-organisaation huomioivan liikaturismin mahdollisuudet toiminta-alueellaan
- 3) löytää näkökulmia siihen, millaista matkailijavirtojen ohjausta vastuulliselta destinaatio-organisaatiolta odotetaan.

Haastatteluaineistoa kerättiin harkinnanvaraisilta henkilöiltä ja aineistonkeruussa pyrittiin huomiomaan erilaisia matkailun alueorganisaatioon suoraan tai välillisesti liittyviä sidosryhmiä, joiden vuorovaikutussuhde voi olla keskenään erilaista matkailun alueorganisaation kanssa (Becken & Simmons 2019, 234–235). Harkinnanvaraisuus perustui ensimmäisen haastattelukutsun vastaanottajalistalla siihen, että haastateltavat edustivat työtehtävissään Visit Jyväskylä Regionin toiminta-alueen kuntia. Näitä kuntia oli vuoden 2021 loppupuolella yhdeksän ennen yhteistyöalueen laajentumista vuoden 2022 alussa. Vaikka tutkimuksen tiedonantajat valittiin harkinnanvaraisesti, tutkija ei tuntenut entuudestaan yhtäkään heistä. Tämä mahdollisti opiskelijan ja haastateltavan kanssakäymisen ilman henkilökohtaisuuksia ja ennakko-odotuksia. Toisaalta, haastattelun sujuvuuteen ei voinut täysin varautua, sillä vuorovaikutuksen onnistuminen ei ole varmaa uuden ihmisen kohtaamisessa.

Tämän tutkittavien joukon osalta oli huomioitava se, että nämä henkilöt eivät ole välttämättä matkailutoimialan varsinaisia asiantuntijoita, sillä heidän työtehtävänsä saattoivat olla pääasiallisesti muuta kuin suoranaisesti matkailuun liittyvää. Asiantuntijuuden voidaan katsoa muodostuneen erään ohjeen mukaan henkilöille, joilla on erityistä tietoa tutkittavasta asiasta, jota ei puolestaan ole monella muulla (Alastalo, Åkerman & Vaittinen 2017, 216). Tutkimuksen kannalta olennaisiksi tutkittavan ominaisuuksiksi haastatteluissa katsottiin työtehtävä ja työkokemusvuodet vastaavanlaisessa työtehtävässä. Työtehtävän ja työkokemusvuosien määrän vastaavanlaisessa työtehtävässä katsottiin kasvattavan mahdollisesti tutkittavan asiantuntijuutta oman työnsä viitekehyydessä. Sen sijaan, esimerkiksi sukupuolella tai henkilön iällä ei katsottu olevan tutkimuksen kannalta merkitystä, sillä asiantuntijuus ei ole sukupuoleen tai ikään sidonnaista. Asiantuntijuuden katsottiin liittyvän joko henkilön edustaman kunnan asioihin tai henkilön edustaman tietyn työtehtävän sisältöihin. Harkinnanvaraisesti valittujen tutkittavien joukon katsottiin olevan sopiva tutkimuksen tavoitteen kannalta (Tuomi & Sarajärvi 2018, 98).

Haastattelututkimuksen otokseksi saatiin lopulta neljä henkilöä. Otos muodostui haastatteluun osallistuneiden henkilöiden lukumäärästä. Tavoite haastatteluiden kokonaisotokselle oli 14, mukaan lukien kaikki kuntien edustajat ja asiantuntijat, joita lähestyttiin haastattelukutsulla. Lopullinen otos haastattelujen osalta katsottiin riittäväksi, koska laadullisessa tutkimuksessa ei tavoitella tilastollista yleistystä vaan ymmärrystä ja tulkintaa. Määrällisesti suuren otoksen sijaan on tärkeämpää, että aineistonkeruu tapahtuu harkinnanvaraisilta henkilöiltä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 98–99). Kuitenkin, koska otos jäi haastattelujen osalta pieneksi, tutkimusaineistoa päätettiin kerätä aiottua laajemmin myös internetissä saatavilla olevista dokumenteista kattavamman ja monipuolisemman ymmärryksen kasvattamiseksi ilmiöstä.

Haastatteluille varattiin aikaa yksi tunti, sillä sen arvioitiin olevan riittävän pitkä aika teemahaastattelun toteuttamiselle ja suunniteltujen kysymysten esittämiselle. Yksikään haastattelu ei ylittänyt yhtä tuntia, mutta ei täyttänytkään sitä. Voi siis todeta, että haastatteluun varattu aika oli hieman liian pitkä, mutta se toisaalta mahdollisti keskustelua ja lisäkysymysten esittämistä. Tarkemmat tiedot toteutuneista haastatteluista on kirjattu taulukkoon 2.

Taulukko 2. Toteutuneet haastattelut

Päivä-määrä	Menetelmä / Sijainti	Haastateltavan asian-tuntijuusalue	Haastattelun kesto
15.11.2021	Yksilöhaastattelu: Teemahaastattelu Teams-sovellus	Kansallispuistot ja luon- tokohteet	40.54 min
22.11.2021	Yksilöhaastattelu: Teemahaastattelu Teams-sovellus	Kunnan edustus	35.49 min
2.12.2021	Yksilöhaastattelu: Teemahaastattelu Teams-sovellus	Kunnan edustus	30.01 min
16.12.2021	Yksilöhaastattelu: Teemahaastattelu Teams-sovellus	Kaupunkirakenne	39.11 min

Haastatteluaineistot nimettiin aineiston käsittelyä ja analyysin varten pseudonyymeillä eli tunniste-koodeilla (Tunnisteellisuus ja anonymisointi n.d.) H1-H4. Pseudonyymien käyttö toimii aineiston jäsentämisen ja tulosten esittämisen välineenä. Aineistojen pseudonyymit määräytyivät satunnaisessa järjestyksessä. Kirjain H tarkoittaa tässä yhteydessä sanaa ”haastattelu” ja numero on haastattelulle satunnaisesti määrätty numero. Haastattelujen toteutusjärjestys ei ollut sama kuin järjestys, jossa haastattelukutsuja lähetettiin. Näin ollen tunnisteesta ei voi päätellä, keneltä kyseinen aineisto on kerätty, mikä lisää haastattelujen anonymiteettia.

Verkkodokumenttiaineistosta kansainvälisiä kokemuksia

Haastattelujen lisäksi tutkimusaineistoon sisältyi verkosta avoimesti löydettävää materiaalia. Kirjallisiin materiaaleihin luetaan yksityiset dokumentit ja joukkotiedotuksen materiaalit. Yksityisiä dokumentteja ovat muun muassa puheet, sopimukset ja päiväkirjat. Joukkotiedotukseen materiaaleihin lukeutuvat muun muassa sanoma- ja aikakauslehdet sekä radio- ja tv-ohjelmat. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 96–97.) Tällaisen materiaalin vahvuus aineistonkeruun näkökulmasta on se, että kirjoitettu tieto on jo olemassa muuttumattomana. Se ei ole myöskään riippuvainen ihmisten välisestä vuorovaikutuksesta, kuten esimerkiksi haastattelu. (Merriam & Grenier 2019, 15.) Tieto on syntynyt jo aiemmin ja se kuvaa muuttumattomana käsiteltyä aihealuetta. Aineistot voivat auttaa

hahmottamaan laajoja kokonaisuuksia ja ilmiöiden kehitystä. Aineistoon ei vaikuta myöskään esimerkiksi, että haastattelun aikana unohtuisi asioita tai asioiden todellinen luonne muuttuisi keskustelun aikana. Verkkoaineiston vuorovaikutuksellisuus ja autenttisuus voivat kuitenkin välittyä tekstistä tai videomateriaalista. (Kananen 2015, 70–71.)

Verkkoaineiston tarkoituksena oli löytää kokemuksia toimenpiteistä, joita voisi mahdollisesti soveltaa toimeksiantajaorganisaatiossa. Liikaturismin ilmiö on kansainvälisesti enemmän tunnettu ja ilmiö on ollut paljon esillä mediassa (kts. esim. Milano ym. 2018; Perkumienė & Pranskūnienė 2019). Koska ilmiötä on käsitelty paljon mediassa, lähtökohtaisena oletuksena aineiston keruulle oli se, että aineistoa todennäköisesti löytyy runsaasti. Etsittäville tiedolle rajattiin siksi tarkat tavoitteet. Haastatteluissa ilmennyt paikallinen näkökulma jäi näiden tavoitteiden ulkopuolelle. Tavoitteeksi aineistonkeruulle asetettiin tutkimuskysymysten mukaisesti:

- 1) etsiä keinoja liikaturismin mahdollisuuden huomiointiin ennakoiden destinaatio-organisaatiossa
- 2) etsiä esimerkkejä matkailijavirtojen ohjaamisesta.

Aineistoa etsittiin Google-haulla ja tiedossa oli etukäteen, että ilmiöstä on kirjoitettu runsaasti mediassa ja blogiteksteissä. Aineistohaku rajattiin suomen- ja englanninkielisiin tuotoksiin. Tieteelliset artikkelit ja tieteelliset tutkimukset jätettiin tässä kohdassa rajauksen ulkopuolelle, kun tarkoitus oli tutkia media- ja yksityisiä kirjoituksia. Liitteenä 3 on esitetty tutkimusaineistoksi valittu 16 kappaleen verkkodokumenttimateriaali erillisessä lähdeluettelossaan tekstilajeineen. Aineistot nimettiin aineiston käsittelyä ja analyysin varten pseudonyymeillä eli tunnistekoodilla (Tunnisteellisuus ja anonymisointi n.d.) D1-D16. Kirjain ”D” tarkoittaa sanaa dokumentti ja numero ilmaisee sen järjestysnumeron liitteen 3 lähdeluettelossa. Tämän materiaalin kohdalla ei tehty anonymisointia, sillä verkossa julkaistuun tietoon viitataan avoimesti.

4.4 Tutkimusaineiston keruu

Laadullinen tutkimus on tyypillisesti joustava ja aineiston keruu voi tapahtua rinnakkain eri menetelmillä. Aineiston keruu on myös joustavaa ja mahdollistaa muutokset, kuten uuden haastateltavan lisäämisen tutkittavien joukkoon, kun aineiston keruu- ja analyysivaiheiden aikaisen vuoropuhelun aikana havaitaan tarve tarkentaa aineistoa jostain näkökulmasta. (Puusa 2020b.) Laadullisen

tutkimuksen joustavuus ilmeni etenkin aineiston keruun yhteydessä siten, että aineiston keruuta lisättiin, tavoitteita päivitettiin ja keruutapaa päivitettiin prosessin edetessä.

Haastatteluaineiston keruu

Haastattelut toteutettiin teemahaastatteluina, koska siinä pyritään metodologisesti korostamaan ihmisten tulkintoja, heidän kokemiaan merkityksiä ja merkitysten syntymistä vuorovaikutuksessa (Tuomi & Sarajärvi 2018, 88). Teemahaastattelu antaa mahdollisuuden tarkentaa ja etsiä merkityksiä ennalta halutuista aiheista, minkä katsottiin olevan tärkeää tutkimuksen tavoitteiden kannalta. Näin ollen teemahaastattelu soveltuu hyvin myös asiantuntijahaastatteluihin, kun haastattelu-runko mukautuu usein haastattelun edetessä ja räätälöityjä kysymyksiä voidaan esittää. Avoimessa haastattelussa puolestaan voidaan olettaa, että haastateltava ymmärtää ja antaa samankaltaisia merkityksiä asioille kuin tutkija, mikä voi aiheuttaa hämmennystä, jos tutkija ja tutkittava eivät lähtökohtaisesti käsitä kaikkia käsiteltäviä asioita samoin. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 88–89; Alastalo ym. 2017, 221–223.)

Teemat ovat kaikille haastateltaville samat, mutta kysymykset voivat vaihdella haastattelusta toiseen. Teemahaastattelu on avoimuudeltaan täten puolistrukturoitu, sillä kysymyksiä ei ole muotoiltu tarkkaan ja lopulliseen muotoonsa etukäteen. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 87–88; Hirsjärvi & Hurme 2009, 48.) Haastateltavat toimivat erilaisissa työtehtävissä ja heidän asiantuntijuutensa keskittyi erilaisiin aihealueisiin, minkä vuoksi koettiin, että teemahaastattelun puolistrukturoitu rakenne ja mahdollisuus tarkentaa kysymyksiä sekä esittää lisäkysymyksiä toimii monipuolisen aineiston ja monipuolisesti koettujen merkitysten tutkimisessa.

Teemahaastattelussa etsitään vastauksia tutkimuksen tarkoituksen, ongelmanasettelun tai tutkimustehtävän mukaan. Valitut teemat suunnitellaan yleensä tutkimuksen viitekehyksen pohjalta eli teemat voidaan valita esimerkiksi tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä esitetyistä aiheista. Teemojen suhde viitekehyksen asioihin voi kuitenkin vaihdella teemahaastattelun avoimuudesta riippuen (Tuomi & Sarajärvi 2018, 88). Teemahaastattelun runko laadittiin teema-alueuuttelona. Teema-alueet ovat alueita, joihin kysymykset kohdistuvat ja ne muodostetaan teoreettisten pääkäsitteiden alakäsitteistä tai -luokista (Hirsjärvi & Hurme 2009, 66). Teema-alueet muodostettiin ennen haastattelujen toteuttamista teoreettisen viitekehyksen rakenteen ja aihealueiden pohjalta.

Teemoiksi valittiin ”paikallinen matkailu” (kts. esim. Saraniemi & Kylänen 2011, 133; Aall & Koens 2019), ”kestävä matkailu” (kts. esim. Goodwin 2016b; Making Tourism More Sustainable 2005; Postma & Schmuecker 2017), ”liikaturismi” (kts. esim. Milano ym. 2018; UNWTO 2018; Tyrväinen 2017, 93–94) ja ”matkailijavirtojen ohjaus” (kts. esim. Capocchi ym. 2019; Polese & Minguzzi 2010, 115–117.) Jokaiseen teemaan liittyen laadittiin etukäteen 2–3 kysymystä teoriapohjaisesti, jotka oli tarkoitus esittää kaikille haastateltaville. Kuntien edustajille suunnattu teemahaastattelun runko oli heille kaikille yhtenäinen (kts. liite 2). Erikseen harkinnanvaraisesti valituille asiantuntijoille laadittiin kysymykset samalla pohjalla, mutta teema-alueiden alustavat kysymykset sekä tarkentavat kysymykset muovautuivat asiantuntijuusalueen mukaisesti.

Haastatteluprosessi alkoi yhteydenotolla opinnäytetyön toimeksiantajaan, jonka kanssa oli keskusteltu aiemmin yhteydenotosta alueen kuntien edustajiin haastattelun merkeissä. Tästä yhteydenotosta seurasi, että toimeksiantaja antoi tiedoksi kuntien edustajien yhteystietoja. Haastateltavien kontaktointi alkoi siten, että haastattelukutsu lähetettiin yhdeksälle henkilölle, jotka edustivat eri kuntia Keski-Suomen alueella. Näitä yhdeksää kuntaa tai niiden edustajia ei eritellä eikä nimetä tässä työssä aineiston anonymiteetin säilyttämiseksi, koska tutkimuksen tiedonantajien henkilöllisyys ei saa tulla ilmi luotettavuuden vuoksi (Tuomi & Sarajärvi 2018, 164). Haastattelukutsu lähetettiin sähköpostitse harkinnanvaraisesti valituille henkilöille eli keskisuomalaisten kuntien edustajille. Harkinnanvaraisuus pohjautui tässä kohtaa myös toimeksiantajaorganisaation harkintaan. Kuntien edustajille sähköpostitse lähetetty haastattelukutsu on liitteenä 1.

Haastattelukutsu oli kaikille haastatteluun kutsutuille kuntien edustajille yhtenäinen. Haastattelukutsuun vastasi ensimmäisellä kutsun lähetyskerralla ainoastaan kaksi kuntien edustajaa. Tutkimuksen kannalta todettiin, että useampi haastattelu tarjoaisi oletettavasti monipuolisempaa aineistoa siten, että se mahdollistaa erilaisten näkökulmien esiintymisen aineistossa ja huomion arvoisten kohteiden esiin tuomisen kuntien alueilla matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta. Sama haastattelukutsu lähetettiin tämän vuoksi uudelleen niille henkilöille, jotka eivät vastanneet ensimmäiseen sähköpostiin. Tähän viestiin puolestaan reagoi kaksi henkilöä, joista toisen kanssa sovittiin haastattelu. Toisen vastanneen henkilön osalta ei onnistuttu järjestämään hänen aikatauluunsa ja tutkimuksen toteutuksen aikatauluun sopivaa haastattelu-aikaa. Lisäksi toinen ensimmäisellä kutsukerralla sovittu haastattelu jouduttiin perumaan haastateltavan aikatauluhaasteiden vuoksi. Kuntien edustajista onnistuttiin haastattelemaan kahta.

Näiden haastattelujen lisäksi toteutettiin asiantuntijahaastatteluita, joiden tavoitteena oli saada tutkimuskysymyksiin soveltuvia tarkentavia tietoja. Haastattelu toimii hyvin tiedonkeruussa, sillä haastateltavaksi voidaan valikoida henkilöitä, joilla on ymmärrystä ja tietoa tutkittavasta aiheesta tai ilmiöstä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 85–86). Asiantuntijahaastattelut eivät ole erillinen haastattelutyyppi, vaan asiantuntijoita voidaan haastatella myös esimerkiksi teemahaastattelulla (Alastalo ym. 2017, 214). Haastatteluihin kutsuttiin harkinnanvaraisesti henkilöitä, jotka työskentelevät matkailun alueorganisaation erilaisissa sidosryhmissä. Haastatteluihin kutsutuista kaksi viidestä osallistui. Näissä haastatteluissa oli lähtökohtaisena oletuksena, että tietyn työtehtävän parissa työskentelevällä henkilöllä on asiantuntemusta ja erityistä tietoa siihen liittyvistä asioista (Alastalo ym. 2017, 216). Näillä haastatteluilla tavoiteltiin asiantuntijuuteen liittyviin aihealueisiin tarkentavaa tietoa.

Haastattelukutsu lähetettiin sähköpostitse myös näille eri aihealueiden asiantuntijoille, mutta haastattelukutsu oli muotoiltu keskittymään asiantuntijoiden edustamien tahojen näkökulmien huomioimiseen. Haastattelukutsussa käytettiin kuitenkin samaa pohjaa kuin kuntien edustajien haastattelukutsuissa yhdenmukaisuuden vuoksi. Merkittävin ero eri henkilöille lähetetyissä haastattelukutsuissa oli kohdassa ”Kutsun haastatteluihin...”, missä tehtiin kohdennus kyseessä olevalle vastaanottajalle. Kahta henkilöä kysyttiin lisäksi haastatteluun suullisesti, mutta heillä ei ollut aikaa osallistua.

Tiedon keräämistä edesauttaa se, että haastateltavalle tarjotaan mahdollisuus tutustua haastattelun aiheeseen tai tarkempiin tutkimuskysymyksiin ennakkoon. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 85–86.) Teemahaastattelun alustavat kysymykset lähetettiin etukäteen haastatteluajasta sopineille henkilöille. Osa haastatteluajan sopineista pyysikin kysymyksiä nähtäväkseen oma-aloitteisesti ja kysymykset lähetettiin ennakkoon myös heille, jotka eivät niitä pyytäneet. Tämä tarjosi mahdollisuuden tutustua tulevan haastattelun ja keskustelun aihealueisiin. Tämän katsottiin olevan hyödyksi siinä, että haastateltavana oleva henkilö on valmistautunut tarjoamaan mahdollisimman laajasti tietoa. Teemahaastatteluissa pidettiin yllä mahdollisuus tarkentaviin kysymyksiin, joita esitettiin haastattelujen ja keskustelujen edetessä. Metsämuuronen (2008, 58) esittääkin, että haastattelurungot muovautuvat ja kehittyvät tutkimuksen edetessä hyvässä laadullisessa tutkimuksessa.

Haastattelut toteutettiin etäyhteydellä Teams-sovelluksella. Haastattelujen toteutukselle tarjottiin mahdollisuutta kasvokkain tai verkossa haastateltavan toiveen mukaan. Teams-sovelluksen käyttöön ohjasi kuitenkin tutkimuksen toteutuksen aikaan jälleen tiukentuneet koronarajoitukset ja etätyösuositus. Haastatteluihin osallistui tutkija ja tutkittava eikä muita ollut läsnä haastattelutilanteissa. Koska tutkija ei tuntenut tutkittavia entuudestaan, hän esitteli itsensä Teams-kokouksen aluksi. Tässä kohdassa kamera oli käytössä vähintään tutkijalla. Haastattelujen ajaksi kamerat suljettiin toimivan verkkoyhteyden varmistamiseksi. Jo haastattelukutsuissa kerrottiin, että haastattelut nauhoitetaan, mutta nauhoituslupaa kysyttiin jokaisen haastattelun aluksi vielä luvan varmistamiseksi.

Verkkodokumenttiaineiston keruu

Aineiston keruu tapahtui internetissä. Ilmiö oli tiedonkeruun alkaessa tutkijalle jo tuttu kirjallisuuteen, tieteellisiin tutkimuksiin ja omaan haastattelututkimukseen perustuen. Tämä auttoi kohdentamaan hakua, arvioimaan tiedon luotettavuutta ja etsimään tutkimusaineistolle asetettujen tavoitteiden mukaisia näkökulmia. Kun ilmiö oli jo tuttu, tarkoituksena ei ollut niinkään ”kuunnella” ilmiöön liittyviä keskusteluja yleiskuvan kokoamiseksi (Kananen 2015, 72), vaan etsiä ennalta määrittäjä näkökulmia. Tarkoituksena ei ollut siis selvittää, mitä kaikkea ilmiöstä esiintyy internetissä, vaan poimia kohdennettua tietoa. Kaikkia ilmiöön liittyviä, olemassa olevia aineistoja ei siis käsitelty, sillä aineistoa on olemassa runsaasti.

Googlen hakusanoina käytettiin aluksi ”overtourism” ja ”liikaturismi”. Pelkkä ”overtourism” tuotti 2 040 000 tulosta ja ”liikaturismi” 1060 tulosta. Hakusana ”overtourism solutions” vähensi hakutulosta 136 000:een. ”Overtourism blog” tuotti 155 000 hakutulosta. Suomeksi ”liikaturismi blogi” tuotti 287 tulosta. Tästä on jo tehtävissä johtopäätös, että ilmiö on kansainvälisesti tunnetumpi ja keskustellumpi. ”How to prevent overtourism” tuotti puolestaan 74 200 hakutulosta. Luettavat aineistot valittiin hakutuloksen kuvailutekstin ja julkaisijan mukaan ja samalla arviotiin julkaisijan luotettavuutta. Aineistoja, jotka vaikuttivat hakutuloksissa siltä, etteivät koske tutkimusaineistolle asetettuja tavoitteita tai jotka vaikuttivat ensisilmäyksellä epäluotettavilta, rajattiin tarkastelun ulkopuolelle. Aineistoissa tarkasteltiin sitä, mihin tietoon teksti pohjautuu ja onko siinä asianmukai-

sia lähdeviitteitä. Myös maksullinen aineisto rajattiin ulkopuolelle. Tavoitteiden kannalta kiinnostavat aineistot luettiin ja niistä valittiin sellaiset, jotka tarjosivat tavoitteisiin vastauksia. Aineiston kohdalla tehtiin myös rajausta lukumäärällisesti.

4.5 Aineiston analyysi

Analyysia voi kuvata etenemisprosessin kautta. Ensin tehdään vahva päätös siitä, mikä aineistossa kiinnostaa, jonka jälkeen aineisto käydään läpi ja kiinnostukseen sisältyvät asiat erotellaan ja merkitään. Tutkimuksesta voi jättää kaiken muun pois tarkan rajauksen säilyttämiseksi. Merkityt asiat kerätään yhteen ja erilleen muusta aineistosta, jonka jälkeen ne käsitellään valitun tekniikan mukaisesti. Lopuksi kirjoitetaan yhteenveto. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 104; Puusa 2020b, 155.) Kiinnostuksen kohteena tutkimusaineistossa oli löytää asioita, jotka vastaavat aineistotyyppille asetettuihin tavoitteisiin. Haastatteluaineistoille ja verkkodokumenttiaineistolle asetettiin tavoitteita, joihin analyysilla etsittiin tuloksia. Analyysia saatiin näin rajattua ja tutkimuksen kannalta epäolennaisia asioita voitiin rajata pois. Rajaus oli tärkeää, koska aineistossa ilmeni useita mielenkiintoisia näkökulmia ja asioita, mutta aineistosta on tarkoitus löytää tutkimuskysymyksiin vastauksia.

Koska tutkimuksessa oli tavoitteena selvittää, miten tietty ilmiö koetaan ja millaisia merkityksiä se luo, analyysissa päätettiin käyttää ymmärtämiseen pyrkivää lähestymistapaa (Hirsjärvi ym. 2010, 224). Laajaa ilmiötä ja kokonaisuutta käsiteltäessä on tärkeää pyrkiä ymmärrykseen ja ymmärtäminen edellyttää päätelmien tekoa. Ymmärryksen muodostumisessa ja päätelmien teossa osoittautuu tärkeäksi se, mitä aineisto ”haluaa” kertoa tutkijalle, vaikka tulokset voivat olla usein vaikeastikin havaittavia (Kananen 2011, 59).

Analyysiin käytettiin sisällönanalyysin menetelmää, joka soveltuu sekä haastatteluaineiston että erilaisten dokumenttiaineistojen analyysiin (Berg & Lune 2012, 350). Sisällönanalyysi toimii yksittäisenä analyysimetodina ja toisaalta myös väljänä teoreettisena kehyksenä erilaisissa analyysikonaisuuksissa. Sisällönanalyysi on siitä monipuolinen analyysimenetelmä, että se soveltuu käytettäväksi kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Dokumenttien systemaattinen ja objektiivinen analysointi on mahdollista sisällönanalyysilla. Dokumentti voi olla haastattelussa kerättyä aineistoa tai esimerkiksi artikkeli tai puhe. Analyysimenetelmän tarkoitus on tuottaa tiivistettyä ja yleistä muotoa oleva kuvaus tutkittavasta ilmiöstä. Sisällönanalyysi on tekstianalyysia, jolla voi tarkastella

inhimillisiä merkityksiä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 103; 117.) Sisällönanalyysi valittiin analyysimenetelmäksi juuri sen vuoksi, että sillä voi tuottaa tiivistettyä ja yleistä muotoa olevan kuvauksen ilmiöstä, mutta sillä voi samalla tarkastella inhimillisiä merkityksiä. Nämä tekijät toimivat toisaalta ymmärryksen lisäämisenä ilmiöstä ja toisaalta aineistoissa yleisten näkökulmien esiin nostamisessa.

Sisällönanalyysin ja sisällön erittelyn voi Tuomen ja Sarajärven (2018) mukaan erottaa metodologisesti. Sisällönanalyysilla pyritään kuvaamaan aineistoa sanallisesti, kun sisällön erittelyssä käytetään useammin kvantitatiivista tapaa esittää aineistoa. Sisällönanalyysistä ja sisällönerittelystä puhutaan ajoittain synonyymeina. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 118–119.) Tässä työssä sisällönanalyysia käsitellään ja tehtiin nimenomaan siitä näkökulmasta, että tarkoituksena on kuvata aineistoa sanallisesti. Tarkoituksena on lisätä informaatioarvoa järjestämällä aineisto selkeään ja tiiviiseen muotoon (Berg & Lune 2012, 353).

Analyysi toteutui teoriaohjaavasti. Teoriaohjaava analyysi on osin aineistolähtöistä, mutta analyysissa huomioidaan se, että aiempi tieto ja teoriat kytkeytyvät analyysiin. Aikaisemman tiedon vaikutus voidaan tunnistaa, mutta sen ei ole tarkoitus ohjata analyysia teorialähtöisesti, vaan ikään kuin avustaa analyysissa ja esimerkiksi analyysiyksikköjen valinnassa. Teoriaohjaava analyysi soveltuu esimerkiksi uusien ajatusurien etsintään, eikä pohjaa yhtä vahvasti jo olemassa olevaan teoriaan tai malliin kuin teorialähtöinen analyysitapa. Teoriaohjaavan päättelyn logiikka on usein abduktiivista, eli tutkija yhdistää ajatteluprosessissaan aineistolähtöisyyttä ja jo olemassa ollutta tietoa. Teoriaohjaava sisällönanalyysi etenee pääasiallisesti aineistoin ehdoilla, kuten myös aineistolähtöinen analyysi, mutta empiirisen aineiston liittäminen teoreettisiin käsitteisiin erottaa näitä sisällönanalyysin toteutustapoja. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109–110; 133.) Teoriaohjaavuus ilmenee analyysiprosessissa siten, että tutkimusaineistoa on lähestytty aluksi aineistolähtöisestä näkökulmasta ja alaluokkia luotiin aineistolähtöisesti. Tämän jälkeen yläluokat luotiin teorialähtöisesti.

Sanasanainen puhtaaksikirjoitus eli litterointi (Hirsjärvi & Hurme 2015, 138) tehtiin kaikkien haastattelujen dialogista, jotta aineiston analyysin aikana on mahdollista palata tarkastelemaan aineistoa useaan otteeseen. Litterointi päätettiin tehdä sanatarkkana, mutta ilman symboleja ja korostuksia (Hirsjärvi & Hurme 2015, 140), koska ns. perusmuotoisen litteroinnin katsottiin sopivan tutkimuksen ja haastattelun tavoitteisiin siten, että perusmuotoisesta litteroinnista on mahdollista

löytää merkityksiä ymmärryksen lisäämiseen sekä konkreettisia kehittämissuhteita. Perusmuotoinen litterointi oli perusteltua myös siten, että tutkija käsittelee aineistoa yksin ja aineisto hävietään tutkimuksen jälkeen, joten sille ei ole jatkotarkastelun tarvetta. Jatkokäyttö olisi toisaalta saattanut edellyttää yksityiskohtaisempaa litterointimuotoa aineiston laadun ja ymmärrettävyyden parantamiseksi, jos muut tutkijat tarkastelisivat aineistoa. Koska haastattelut tapahtuivat verkossa ilman videokuvaa, eleiden ja pienten äännähdyksien analysointiin ei nähty tarvetta. Litterointi pyrittiin tekemään mahdollisimman pian haastatteluaineiston keruun jälkeen, jolloin haastattelun aikainen keskustelu on tuoreessa muistissa (Taylor, Bogdan & DeVault 2016, 170). Dokumentit olivat valmiiksi tekstimuotoisia, eikä niitä litteroitu erikseen.

Litteraatiot toimivat jäsentämisen välineenä (Ruusuvaara & Nikander 2017, 438.) Jäsentäminen aloitettiin pelkistämällä eli redusoinnilla, joka tarkoittaa aineistosta ylimääräisen datan karsimista. Ylimääräinen data voidaan nähdä aineistossa ilmenevinä asioina, jotka eivät ole tutkijan mielestä oleellisia tutkimuskysymysten kannalta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 123.) Pelkistämistä tehtiin siten, että litteroidusta ja valmiista tekstiaineistosta poimittiin tutkimuskysymyksiä kuvaavia ilmaisuja ja nämä ilmaisut pelkistettiin, kuten Tuomi ja Sarajärvin (2019, 123) neuvovat. Pelkistämässä käytettiin myös värikoodeja merkitsemään ilmaisuja, jotka koskevat tutkittavaa ilmiötä eri näkökulmista.

Pelkistämisen yhteydessä tehtiin värikoodausta, joka toimi pohjana klusteroinnille eli ryhmittelylle. Klusteroinnissa aineistosta etsitään samankaltaisuuksia tai eroavaisuuksia tai molempia. Samaa ilmiötä koskevat käsitteet koottiin alaluokiksi, jotka nimetään yhdellä käsitteellä, joka kuvaa kyseisen luokan sisältöä. Klusterointi on myös osa abstrahointi- eli käsitteellistämisen prosessia, joka on tutkimuksen kannalta oleellisen tiedon erottamista ja teoreettisten käsitteiden muodostamista valikoidusta tiedosta. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 123–125.) Ryhmittelyä ja luokkien luontia tehtiin Excel-ohjelmassa, jossa pienehkö haastatteluaineisto oli helposti käsiteltävissä. Luokittelun aluksi aineistosta poistettiin osiot, joista ei syntynyt pelkistettyjä ilmaisuja. Alkuperäinen aineisto säilytettiin erillisenä tiedostona, josta ei poistettu mitään. Samaa ilmiötä koskevat asiat koottiin ensin alaluokiksi, sitten yläluokiksi ja lopulta pääluokiksi. Teoriaohjaavuus näkyi analyysissä luokkien muodostamisessa ja koko prosessin ajan tehtiin abstrahointia.

Abduktiivinen päättely (Tuomi & Sarajärvi 2018, 110) näkyi myös analyysiprosessin etenemisessä, joka ei tapahtunut suoraviivaisesti, vaan ajatteluprosessissa yhdistyneen aineistolähtöisyyden ja olemassa olleen tiedon kautta. Tässä tutkimuksessa, kuten kvalitatiivisessa tutkimuksessa usein tapahtuu, aineiston kerääminen ja analysointi tapahtuivat osittain samaan aikaan. Analyysivaihe onkin sekä analyysia että synteisiä. Tämä rinnakkaisuus alkoi jo ensimmäisen aineistokokonaisuuden, haastatteluiden, käsittelystä. Analyysissä eritellään ja synteisissä muodostetaan kokonaiskuvaa ja pyritään esittämään tutkittavaa ilmiötä jostain näkökulmasta. Samaan aikaan huomattiin, että aineistonkeruuta oli syytä ohjata uudelleen ja lisätä. (Hirsjärvi & Hurme 2015, 143–144; Merriam & Grenier 2019, 15.) Haastatteluaineisto kerättiin ja analysoitiin ensin, joka jälkeen tehtiin erillinen aineistonkeruu ja analyysi internetdokumenttiaineistolle, missä ilmenee kokonaiskuvan ja synteisin rakentuminen vaiheittain ja uudelleen ohjaus.

4.6 Eettiset ratkaisut

Eettiset ratkaisut huomioitiin koko opinnäytetyöprosessin ajan. Hyvän tieteellisen käytännön noudattaminen on ainoa tapa varmistaa tutkimuksen eettisyys, luotettavuus ja uskottavuus. Toimintatapoihin kuuluu rehellisyys, yleinen huolellisuus ja tarkkuus. Nämä toimintatavat huomioitiin koko tutkimustyössä, niin tulosten tallentamisessa ja esittämisessä kuin myös tulosten arvioinnissa. (Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa 2012.) Hyvä tieteellinen käytäntö huomioitiin jo opinnäytetyön suunnitteluvaiheessa siten, että tulevan tutkimuksen eettistä, luotettavaa ja uskottavaa toteuttamista arvioitiin ja suunniteltiin etukäteen.

Aiheen rajauksesta sovittiin kirjallisesti toimeksiantajan kanssa ja se on näin todennettavissa. Opinnäytetyön aiheeksi sovittiin kirjallisessa opinnäytetyösopimuksessa ”liikaturismin mahdollisuuksien huomioiminen destinaatitasolla”. Opinnäytetyöstä ei maksettu korvausta eikä tutkija ole ollut työsuhteessa toimeksiantajaan ennen tai opinnäytetyöprosessin aikana. Näin ollen tutkijalla ei ollut henkilökohtaista suhdetta toimeksiantajaorganisaatioon, mikä lisää tutkimuksen puolueettomuutta. Luotettavuutta voidaankin arvioida myös tutkijan refleksiivisyyden kautta eli siitä näkökulmasta, kuinka tutkija esittää mahdollisen osallisuutensa tutkimuksen lähtökohtiin, toteutukseen tai tuloksiin (Aaltio & Puusa 2020, 179). Lisäksi, jos rahoituslähteitä tai muita tutkimuksen kannalta merkityksellisiä sidonnaisuuksia olisi, ne ilmoitettaisiin ja raportoitaisiin (Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa 2012).

Sopimuspuolten vastuut ja velvollisuudet sekä julkaisuun ja työn pysyvään ja avoimeen säilyttämiseen liittyvä tieto sovittiin opinnäytetyösopimuksessa (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset 2018). Opinnäytetyösopimus laadittiin opinnäytetyöntekijän, oppilaitoksen edustajan ja toimeksiantajan edustajan kesken. Eettisyys ilmenee myös siinä, että tutkimus ei saa aiheuttaa haittaa tutkittaville tai muille tutkimukseen liittyville tahoille (Aaltio & Puusa 2020, 175). Toimeksiantaja ei edellytä salassapitoa, joten opinnäytetyö julkaistaan kokonaisuudessaan avoimena luvan mukaisesti. Myös opinnäytetyön esitys on julkinen. Toimeksiantajalle esitettiin mahdollisuus salassapitokäytännön päivittämiseen prosessin aikana, mutta tarvetta käytännön muuttamiselle ei ilmennyt. Toimeksiantajan edustajalle varattiin myös mahdollisuus tutustua opinnäytetyöhön ennen tarkastukseen luovuttamista. Näin varmistetaan, että opinnäytetyö ei sisällä minkäänlaista haittaa aiheuttavaa tietoa.

Eettisyys ilmenee näin myös siinä, että haastattelututkimuksen tiedonantajien henkilöllisyyttä ei esitetä tutkimuksessa anonymiteetin säilyttämiseksi. Anonymiteetin säilyttäminen tarkoittaa sitä, että henkilö ei saa olla kohtuullisin keinoin tunnistettavissa (Tunnisteellisuus ja anonymisointi n.d.). Tämän tarkoituksena on myös ehkäistä tutkittaville aiheutuvaa haittaa (Aaltio & Puusa 2020, 175). Tutkimukseen osallistuville tarjottiin ennakkotietoa tutkimuksen eettisistä ratkaisuista, jotta heillä oli mahdollisuus antaa tietoon perustuva suostumuksena tutkimukseen osallistuessaan. Haastattelut perustuivat vapaaehtoisuuteen. Tutkimukseen kutsuttavia henkilöitä tiedotettiin jo kutsuvaiheessa siitä, että aineistoa tullaan käsittelemään anonymisti ja että haastatteluaineistoa ei käsitellä eikä säilytetä enää opinnäytetyön valmistumisen jälkeen (liitteessä 1). Tutkimusaineisto hävitetään opinnäytetyön valmistumisen jälkeen, jolloin tutkittavien anonymiteetti suojataan siten, että muille henkilöillä ei ole mahdollisuutta lukea tutkimuksessa kerättyä aineistoa ja siten tunnistaa haastateltavia.

Anonymisointia tehtiin haastatteluaineistojen litteroinnin aikana siten, että aineistosta muutettiin tiedot, joista haastateltavat olisi mahdollista tunnistaa (Ruusuvoori & Nikander 2017, 438). Anonymiteettia lisättiin myös pseudonyymien käytöllä eli tässä tapauksessa tunnisteellisten tietojen korvaamista tunnistekoodeilla (Tunnisteellisuus ja anonymisointi n.d.). Jokaiselle haastatteluaineistolla ja samalla tutkittavalle annettiin tunnistekoodi, joka alkoi H-kirjaimella ja sisälsi yhden nu-

meron (esimerkiksi H1, H2). Aineiston käsittelyn ja analyysin sekä tulosten esittämisen aikana raportoinnissa käytettiin ainoastaan näitä tunnistekoodeja. Tutkittavien ja tunnistekoodien yhteys oli ainoastaan tutkijan tiedossa.

Tutkijalla ei ollut ennakkoon suhdetta yhteenkään tutkittavaan. Ensimmäinen kontakti henkilöihin tapahtui sähköpostitse ja toinen kontakti haastatteluun osallistujien kohdalla haastattelun toteutuksen aikaan. Se, että tutkija ei tuntenut tutkittavia etukäteen, mahdollisti henkilöön kohdistuvien ennakko-oletusten puuttumisen. Henkilöiden keskinäisen vuorovaikutuksen sujuvuutta ei voinut toisaalta arvioida ennakkoon.

Tutkimuksessa toteutettiin tiedon luonteeseen kuuluvaa avoimuutta ja vastuullisuutta. Tiedonhankintaa toteutettiin tieteellisen tutkimuksen kriteerien mukaisesti. Muiden tutkijoiden työ ja saavutukset huomioitiin asianmukaisesti viittaamalla heidän julkaisuihinsa Jyväskylän ammattikorkeakoulun viittaushjeen mukaisesti. Näin muiden tutkijoiden saavutuksille annetaan niille kuuluva arvo ja merkitys. (Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa 2012.) Viittauskäytäntö on huomioitu koko raportin osalta ja on toteutettu hyvän tieteellisen käytännön kriteerien mukaisesti. Tämä näkyi myös tutkimusaineistoksi kerätyn verkkodokumenttiaineiston kohdalla. Tutkimuksen lähtökohdat, aiheen rajausta, tutkimuksen tavoitteet ja tutkimuksen toteutus aineiston keruun ja analyysin on raportoitu mahdollisimman tarkasti ja avoimesti, jotta tuloksien saaminen sekä niiden raportointi voidaan osoittaa askel askeleelta. Raportoinnissa noudatettiin avoimuutta ja rehellisyyttä hyvän tieteellisen käytännön mukaan. Opinnäytetyöstä syntyvät tietoaineistot tallennetaan oppilaitoksen käytännön mukaan Theseus-palveluun, jossa tutkimustyö on avoimesti luettavissa. (Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa 2012.)

5 Tulokset

Haastattelut ja verkkodokumenttien keruu toimivat toisiaan täydentävinä aineistonkeruumenetelminä ja ne tuottivat monipuolisia tuloksia sisällönanalyysejä käytettäessä. Tutkimustulokset esitetään teemoittain. Käytetyt lainaukset toimivat esimerkkeinä kustakin teemasta. Eri aineistonkeruumenetelmien kautta johdetut lainaukset on eroteltu tuloksissa selkeyden vuoksi: verkkodokumenttiaineistosta johdetut lainaukset on rajattu ja osa niistä on aineiston alkuperäiskielellä englanniksi.

5.1 Liikaturismin ennakoiva huomiointi destinaatiossa

Kestävä matkailu ja vastuullisuus matkailussa tunnistettiin hyvin haastatteluihin osallistuneissa si-dosryhmissä ja verkkodokumenteissa. Nämä näkökulmat nähtiin viitekehyksenä ja edellytyksenä niin matkailun, kuten muidenkin toimialojen kehittämiseksi. Matkailun kestävyys kehittäminen nähtiin pääasiallisesti edellytyksenä toimialan tulevaisuudelle. Suuressa osassa aineistoa kävi ilmi, että liikaturismin mahdollisuuksien huomiointi destinaatiossa yhdistetään kestävään matkailuun ja että destinaatioiden odotetaan toimivan kokonaisuudessaan vastuullisesti.

Muutamassa aineistossa ilmeni, että kestävä toiminta destinaatiossa toimii myös monelle matkailijalle motivaattorina valita kohdedestinaatio. Kohde, jossa on liikaturismia, ei houkuta kaikkia kohderyhmiä. Kohderyhmät, joiden valintakriteerit pohjaavat kestäviin arvoihin ja joita voidaan pitää tiedostavina, eivät ensisijaisesti valitse kohdetta, jossa on liikaa matkailijoita.

...more than half of Generation Z do not intend to visit a place full of tourists. (D10)

Kestävyyden eri näkökulmien ja vastuullisuuden toteutumista käytännössä lähestyttiin konkreettisesti ja käytännönläheisin esimerkein. Julkisten yhteyksien ja saavutettavuuden kehittäminen nähtiin tärkeänä osana kestävämmän matkailun kehitystä ja ruuhkautumisen estämistä. Julkisten yhteyksien ja saavutettavuuden kehittäminen olivat usean haastateltavan mielestä tärkeä osa entistä kestävämmän matkailun kehittämistä. Joukkoliikenne ja vähäpäästöisemmän liikenteen edistäminen pienentäisivät myös liiallisen ruuhkautumisen ja runsaan liikennöinnin aiheuttamia haittoja. Etenkin luonnonpuistojen ja syrjäisten kohteiden kohdalla haasteeksi tunnistettiin etenkin kohteeseen saapumiseen ja pysäköintiin liittyvät asiat ja tarve kehittää julkisia yhteyksiä kuormituksen vähentämiseksi.

Ensinnäkin, miten sinne saavutaan, et se on tietyllä tavalla näissä puistossa just se ongelma, että ei oikein julkisilla pääse, että käytännössä melkein kaikki tulee henkilöautolla sinne. Se on ongelma-asia, jota toivotaan, että pystyttäis jollain tavalla kehittää ja edistää. (H1)

... liikennesuorite pysyy sitten kohtuullisena tai pystytään liikkumaan sitten päästöttömillä keinoilla paikasta toiseen... miten me saatais tätä joukkoliikenteen käyttöastetta entistä paremmaksi ja sitä kauttahan myös se joukkoliikenteen kannattavuus parane, joka on myös koko aika haasteellinen, että miten me saadaan turvattua

täällä Jyväskylässä ja toivottavasti laajemmalla seudulla sitten tämmöinen, yhä vahvempi joukkoliikenne, eli liikkuminen johonkin muuhun, kun siihen omalla autolla pöräämiseen. (H4)

Destinaation näkökulmasta nousi esiin esimerkkitoinenpide siitä, miten destinaatio-organisaatio voi itse edistää joukkoliikennemäisen toiminnan kehittämistä ja helpottaa saavutettavuutta.

Mun mielestä on ollut tosi hienoja ne, mitä esimerkiksi Visit Jyväskyläkin on tehnyt, niitä taksijuttuja, jos matkailija saapuu tänne, niin on semmoinen valmis maksu. Et olisi se kyyti sinne ja pääset sieltä pois. Et tavallaan, joukkoliikennemäistä toiminnan kehittämistä. (H1)

Ohjeistus oli eräs keino vastuullisuuden edistämiseen, joka esiintyi useassa aineistossa. Ohjeistuksella voidaan ohjata esimerkiksi kulkemaan tiettyä reittiä pitkin, pyrkiä hillitsemään roskaamista, olemaan metelöimättä tai olemaan rasittamatta liikaa herkäksi tunnistettua muistomerkkiä tai käyntikohdetta. Konkreettinen ohjeistus, kuten esimerkiksi Retkietiketti luonnonpuistoissa, nähtiin tärkeänä siinä, miten vierailijat osaavat toimia ja saadaan motivoitua toimimaan kohteen tarvitsemalla tavalla.

Se kestävyys tulee siitä, että ihmiset toimis niiden puiston sääntöjen ja ohjeiden mukaisesti. Meillä on esimerkiksi nyt lanseerattu se Retkietiketti... (H1)

It is necessary to take advantage of these trends to promote new destinations and reinforce the importance of environmental preservation, educating tourists and making them choose destinations with a more ecological and pleasurable experience. (D10)

Sidosryhmäyhteistyö ja osallistaminen

Yhteistyön merkitys ja sujuva vuoropuhelu eri toimijoiden välillä tunnistettiin tärkeiksi tekijöiksi lähes jokaisessa aineistossa. Destinaation nähtiin kokonaisuutena muodostuvan monipuolisista sidosryhmistä, joiden tulee kyetä tekemään keskenään saumatonta yhteistyötä, jotta kestävyys voi toteutua jokaisella kestävyiden osa-alueella jokaisen osapuolen näkökulmasta ja matkailu hyödyttää mahdollisimman monia sidosryhmiä. Yhteistyö on tärkeää niin markkinoinnissa kuin matkailualueen kehittämisessä, kun tavoitellaan yhteisiä hyötyjä ja alueen kehittämistä sellaiseksi, jossa on miellyttävä asua ja vierailla.

To achieve sustainability, residents, government agencies, NGOs, and businesses must work together, with a shared goal of keeping the destination a vibrant place to live and visit. (D7)

Kaikki matkailuyritykset hyötty tavallaan toisistansa, kun sitä ajattelee oikein, ja kunnat hyötty Visit Jyväskylästä ja toisistansa, kun ne pystyy järkevään ja yhteiseen, hyvään vuoropuheluun ja voidaan oppia toisilta ja tehdä asioita yhdessä paremmin ja ennen kaikkea markkinallisesti ollaan sitä kautta vahvempia. (H2)

It is important to include all tourism stakeholders in the discussion to find solutions to overtourism. (D11)

Yhteistyöstä puhuttaessa puhuttiin myös verkostotoiminnasta. Paikallinen verkostotoiminta nähtiin myös suuressa osaa aineistoa oleellisena vastuullisen matkailun kehittämisen kannalta. Yhteisen toiminnan koordinoinnissa nähtiin kuitenkin olevan vielä jonkin verran kehittämisen varaa paikallisella tasolla.

... kun Laajavuoressa esimerkiksi on, siellä on kuitenkin useampia matkailutoimijoita, että miten se saatas koordinoitua niin, että ne matkailun toimijat, yritykset ynnä muut, pelais mahdollisimman paljon yhteen ja pystyis ehkä tekemään enemmän yhdessä kuin että kaikki itsekseen miettii asioita. (H4)

Monialainen sidosryhmäyhteistyö edellyttää monien toimijoiden osallistamista suunnitteluun ja päätöksentekoon. Erityisen tärkeänä suuressa osaa tutkimusaineistoa ilmeni se, että paikallisia asukkaita osallistetaan suunnitteluun ja päätöksentekoon. Osallistaminen nähtiin jopa edellytyksenä sille, että tavoite kestävän matkailun toteutumisesta ja liikaturismin mahdollisuuksien huomioidemisesta osana kestävyttä voi toteutua. Osallistaminen voi toteutua esimerkiksi paikallisten yhdistysten kautta.

Esimerkiksi Leivonmäellä meillä toimii, on toiminut jo pitkään tuo Leivonmäen kansallisuiston ystävät -yhdistys, joka on tosi aktiivinen ollut ja kehittämässä just sitä matkailupuoltakin, että ihmiset löytäis sinne ja toisaalta sitä viestintää ja sitten myös sitä, että miten siellä pysys paikat kunnossa. (H1)

Tavoite voi toteutua vain yhdellä tavalla: ottamalla asukkaat mukaan matkailun kehittämiseen. (D12)

Useassa haastattelussa nousi esiin hanketyö, joka koettiin eräänä konkreettisena mahdollisuutena kehittää matkailua kestäväällä tavalla sidosryhmien kesken. Osassa haastatteluista nousivat esiin Päijänne brändiksi- ja Päijänne biosfääriksi -hankkeet, joissa paikallinen verkostotyöskentely on ollut merkittävässä roolissa. Etenkin Päijänne biosfääriksi -hanke oli tuttu erilaisten sidosryhmien edustajille ja sen merkitys matkailun kehittämisessä tunnistettiin. Hanke nousi esiin haastatteluissa haastateltavien aloitteesta keskustelun yhteydessä, minkä voi ajatella tarkoittavan sitä, että hanke on ajankohtainen, tunnettu ja siihen yhdistetään vahvasti kestävä matkailun kehittäminen. Hankkeeseen yhdistettiin näkemys uusista mahdollisuuksista, potentiaalista kestävyden edistämiseksi, kestävästä organisoinnista, kilpailuedusta, kestävät arvot omaavista matkailijoista ja voimavarasta.

-- matkailutoimijoiden verkoston kokoamisen näkökulmasta, mä esimerkiksi mietin tätä Päijänne biosfääriksi -hanketta.... Että minkälainen rooli siinä tosiaan matkailulakin ja matkailutoimijoilla ja tällä alueorganisaatiolla sitten vois olla sen biosfääriasian eteenpäin viemiseksi ja tietyllä lailla muuttamiseksi sellaiseksi voimavaraksi täällä alueella, että mitä se oikeesti voikaan mahdollisesti avata. Avata uusia ovia tai avata jo raollaan olevia ovia paremmin auki tai tällä lailla... Miten se sitten saatas valjastettua vielä paremmin siihen esimerkiksi kestävyden edistämiseen, vaikka matkailualalla. (H4)

-- me saatais haettua Päijänne UNESCO:n biosfäärialueeksi, eli niitähän on noin 700 biosfääristatuksen saanutta aluetta ja maailmassa ja sehän on tällainen, tavallaan mallialue, jossa ihmiset ja luonnon toiminta on organisoitu kestäväällä tavalla. Meidän näkemys on se, että biosfääristatus Päijänteelle tois, meidän kannalta, oikeanlaisia matkailijoita, jotka nimenomaan arvostaa sitä kestävyden huomioimista myöskin tässä Päijänteen ympäristön, tai Päijänteellä ja sen ympäristökunnissa ja se vois olla tällainen kilpailuetu nyt sitten tässä järvimatkailupuolella. (H3)

Liikaturismin ennakointi ja mittaaminen

Ennakoinnin tarve tunnistettiin tärkeänä osana suunnittelutyötä ja liikaturismin mahdollisuuksien huomiointia sekä osassa haastattelu- että verkkodokumenttiaineistoa. Huomionarvoista oli se, että usea verkkodokumentti käsitteli liikaturismia sellaisessa tilanteessa, jossa siitä on kehittynyt jonkin asteinen ongelma ja ilmiö tunnistetaan hyvin. Näissäkin aineistoissa tunnistettiin kuitenkin ennakoinnin tarve, vaikka monet aineistossa esitetyt toimenpiteet oli kohdennettu enemmän ongelman ratkaisuun kuin sen ennaltaehkäisyyn. Aineisto ei siis esittänyt kovin monipuolisia keinoja

ennakointiin tilanteessa, jossa liikaturismia ei välttämättä vielä koeta. Useimmin esitetty keino liikaturismin mahdollisuuksien huomiointiin oli tiivis ja saumaton sidosryhmäyhteistyö, johon osallistetaan paikallisia.

Riippuen nyt vähän, miten käyntimäärät tästä vielä kehittyvät, et jatkaako ne vaan sitä kasvuaan vai rauhoittuuko se, vai mihin tässä mennään, mutta että tietysti pitäisi ennakoivasti tätä suunnittelua tehdä. (H1)

Siellä on hoidettu asioita vähän pala palalta... Se on ollut sellaista laastarointia, hallinnointi ei ole pysynyt mukana siinä. (D15)

Kantokyky on yksi keino mitata ja seurata matkailumäärien kehittymistä. Haastatteluissa kuitenkin ilmeni, että kantokyky ei ole kovin tuttu käsite ja tapa mitata. Verkkodokumenttiaineistossa kantokyky vaikutti olevan tunnetumpi käsite, sillä moni aineisto käsitteli tilannetta, jossa matkailijamäärästä oli jo koitunut haasteita. Kantokykyä ei ole tulosten perusteella määritelty tietyvästi kovinkaan yleisesti tai kovinkaan monessa kohteessa Keski-Suomen alueella. Useassa haastattelussa ilmeni, että vastaavaa mittauksia ei ole koettu ajankohtaiseksi, kun matkailumäärän ei ole koettu olevan haasteellinen. Ennakoinnilla voidaan kuitenkin hallita matkailijamääriä jossain määrin, jolloin kantokyvyn rajojen määrittely voi olla hankalaa.

En miettisi, mikä on absoluuttinen määrä liikaa matkailijoita. Ennalta varautuminen voi auttaa siihen, että kantokyvyn rajoja ei ylitetä. (D14)

Kunta kokonaisvaltaisesti ei ole asettanut tällaisia rajoja ja rajoituksia sinällensä, koska meille ei ole ollut se ajankohtaista, eikä olla oltu niillä rajoilla tai koettu, että liiallista kävijämäärää oikeastaan olisi mihinkään. (H2)

Ei ole sillä lailla määritelty etukäteen, että on lähinnä jälkikäteen reagoitu tilanteissa... Että on lähinnä herätty siihen, että hei hupsis, tämä on aiheuttanut näin suuria ongelmia. (H4)

Eräissä haastattelussa nousi esiin se, että kantokyvyn määrittelyn erilaisuus on huomioitava esimerkiksi kaupunki- ja luontoympäristöissä. Kantokyvyn rajoja ei välttämättä havaita samalla lailla rakennetussa ympäristössä kuin herkässä luontoympäristössä.

... huomannut tuolla luontokohteissa, että ihanhan se on kulumista: polkujen kulumista, maaston kulumista, pitkospuitten kulumista, roskaamista, nuotiopaikkoja siellä sun täällä... Nyt jos jotain muuta infraa ajattelee, niin ehkä se jossain tommoisessa katuymäristössä, ei tule niin herkästi se kantokyky vastaan, kun jossain vihreämmissä ympäristöissä. (H4)

Käyntimäärien seurannasta ja mittaamisesta keskusteltaessa nousi esiin LAC-menetelmä yhdessä haastattelussa. LAC-menetelmää on käytetty Suomessa osassa kansallispuistoja, mutta sen käyttö ei ollut jalkautunut vielä Keski-Suomen puistoalueille. Hyväksytyn muutoksen rajan määrittelyyn käytetty malli oli tuttu kansallispuistoympäristössä käytettynä, joissa muutos ilmenee usein selkeänä. Menetelmän käyttöönotto useammisakin kansallispuistokohteissa vaikutti todennäköiseltä.

Meillä on se LAC-menetelmä käytössä osassa puistoista, mutta tässä Keski-Suomen puistoissa sitä ei nyt vielä ole otettu käyttöön. (H1)

5.2 Paikallisia näkökulmia mahdollisesti ruuhkautuvista kohteista

Paikallinen näkökulma Keski-Suomen alueelta esiintyi ainoastaan haastatteluaineistoissa. Eräänä kysymyksenä esitettiin, että millaisia paikkoja, kohteita tai yksittäisiä yrityksiä haastateltava tunnistaa omalla alueellaan, joissa hän kokee, että voisi olla mahdollisuus liiallisiin vierailijamääriin. Vastauksissa korostuivat etenkin eri kokoiset luontokohteet ja yksittäisistä matkailuyrityksistä sesonkiluontoisia palveluja tarjoavat yritykset, kuten laskettelukeskukset. Luontokohteet esiintyivät jokaisessa haastattelussa, jonka lisäksi mainittiin yksittäisiä kohteita nimeltä.

... ehkä se on se Keskisenlammen luontopolku nyt sellaisena pienenä kohteena, sellainen pieni vaara joinain sesonkikausina. (H2)

Me ollaan nyt parhaillaan rakentamassa tuohon Haukanniemeen Tuomiojärvelle uutta, esteetöntä luontopolkua, jonka vois kuvitella, että se matkailijoidenkin näkökulmasta vois olla houkutteleva kohde. Siellä on sitten hyvät fasilitetit, nuotiopaikat, vessat, puuhuollot ja kaikki, kansallispuistoissakin vastaavia fasilitetteja, niin varmasti vois olla aika kiinnostava kohde - ei ainoastaan asukkaiden vaan myös täällä vierailevien näkökulmasta... toivottavasti siitä ei tuu liian suosittu! Just sen takia, että se on aika herkkää se alue siinä Haukanniemessä. (H4)

Jotain pienempiä luontoretkikohteita on Keski-Suomessakin, jossa muutamat tututkin ovat sanoneet, kun ovat menneet autolla, niin siellä on kaikki nuotiopaikat varattu ja

porukkaa on pilvin pimein, että ruuhkautumista on ollut eri alueilla. Mutta lähinnä nyt, kun ajattelen meidän laskettelutoimintaa, se on ainoa, jossa voi tämmöistä ruuhkautumista tulla. (H3)

Laajavuoren ympäristössä vois olla myös sitä, että varmaan sinne nyt suuntautuis kuitenkin aika paljon sitä mahdollista painetta. Ja ehkä tulevaisuudessa, jos yhä enemmän kehitetään Kolmisoppisen suuntaa tämmöisenä retkeilykohteena, niin kuin meillä on tässä vähän visioita, niin ehkä sekin voi olla sitten semmoinen, jos sitä aletais matkailijoille markkinoida, niin siellä vois kanssa tulla ongelmat aika pian vastaan. (H4)

Esiin nousi myös ajatus siitä, että historiallinen rakennettu ympäristö ei välttämättä kestä tämän päivän käyttöä tai käyttötarkoitusta. Tietyn aikakauden ratkaisut saattavat edellyttää tietynlaista hoitoa ja lisääntynyt kulutus voi olla niille haitallista. Historialliset erityispiirteet ja lisääntynyt kulutus voivat edellyttää tasapainoilua.

... vois olla joku Seminaarinmäki ehkä, että jos rupeaisi olemaan ihan mielettömästi turisteja, niin sitten tavallaan, kerta kaikkiaan rakennetunkin ympäristön, tämmöisten historiallisten, kun siellä on tavallaan sen tietyn ajan ratkaisut, joita ei ole tarkoitettu kestämään ihan niin hurjia, vaikkapa kunnossapidossa käytettäviä laitteitakaan edes, niin noita koneita, niin miten siinä tasapainoillaan semmoisilla alueilla sitten lisääntyneen kulutuksen ja historiallisten erityispiirteiden säilyttämisen kanssa. (H4)

Liialliset vierailijamäärät herättivät ajatuksia myös liikennöintimäärästä, pysäköintihaasteista ja saavutettavuuskysymyksistä. Liikennöintimäärä ja pysäköintitilan riittävyys herättivät pohdintaa useassa haastattelussa niin pienempien paikallisten luontokohteiden osalta kuin isompienkin luontokohteiden, kuten kansallispuistojen osalta. Saavutettavuuteen yhdistyi huoli etenkin siitä, miten pelastusajoneuvot pääsevät kulkemaan perille saakka kohteissa, joissa pysäköintiä tapahtuu muuten kuin merkityillä paikoilla.

... Etelä-Konnevedenkin kansallispuistossa on ollut tilanteita, että kun sinne menee semmoinen aika pieni tie, jonka päässä on se parkkipaikka ja sitten just semmoisina huippupäivinä, niin se parkkipaikka on täynnä ja ihmiset pysäköi siihen, on pysäköinyt siihen tien varteen myös ja on pysäköity sillä tavalla, että ambulanssilla on ollut vaikeuksia päästä siitä ohi, kun on pitänyt mennä hakemaan jotain sairaskohtauksen saanutta henkilöä sieltä tien päästä. (H1)

Paikan luonne tai kohteen infrastruktuurin nähtiin toimivan eräänä rajoittavana tekijänä useassa paikallisessa kohteessa. Tästä esimerkkeinä nousi esiin etenkin golfkentän luonne, luontokohteiden valmiiksi rakennettu polkuverkosto ja kesäteatteritoiminnan istuinkapasiteetti. Laskettelutoiminta puolestaan nähtiin osassa haastatteluja sellaisena, joka voi herkästi ruuhkautua, koska kausilippuja ostavien asiakkaiden käyntiaika kohteessa ei ole ennalta määritelty. Etenkin hyvin säiden on havaittu houkuttelevan paljon asiakkaita laskettelukeskuksiin, jolloin ne saattavat ruuhkautua.

Tietysti kentälle lähtijöiden määrä rajaa aika hyvin se, että yhtenä päivänä sinne ei tiettyä määrää enempiä mahdu ja ei pääse sillä tavalla tukkeutumaan. (H2)

Kesäteatteritoimintahan on hyvin ennustettavaa, et siellä on tietty maksimimäärä paikkoja, 600 kappaletta täyteen myytynä, niin se kuormittaa tasan sen verran kun paikka antaa myöten. Muurame Golfilla on sama, et siellä on tietty kapasiteetti, mitä he pystyy pelejä, pelioikeuksia myymään päivässä. Laskettelussahan on se, että tietysti, kun myydään kausilippuja, ja jos niitä myydään vaikka 5000 kappaletta ja kaikki sattuu tulemaan samana päivänä tai haluaa vaikka samana päivänä rinteeseen, niin kyllähän siellä silloin ruuhka on ja jonot on pitkiä. (H3)

Eräissä haastattelussa mainittiin haasteena täydennysrakentamisen ja luonnon yhteensovittaminen, mikä koskettaa myös matkailu- tai muuhun vierailukäyttöön suunnattuja paikkoja. Tässä yhteydessä ei keskusteltu niinkään yksittäisestä kohteesta, vaan yleisemmällä tasolla siitä, miten eri elementtejä saadaan sovitettua yhteen ilman, että paikallinen luontoympäristö tai paikalliset asukkaat kokevat rakentamisen ongelmalliseksi.

-- missä vaiheessa meillä se täydennysrakentaminen rupeaakin esimerkiksi nakertaa liikaa viheralueita ja sitä lähiluontoa. Tämä ei ehkä vielä Jyväskylässä ole ihan hirvittävän kärkevä ongelma, että jos seuraa keskustelua pääkaupunkiseudulta, niin siellähän tämä on todella voimakasta, se keskustelu, että missä vaiheessa se viheralueiden nakertaminen täytyy lopettaa. Et siinä on yks haaste sen täydennysrakentamisen ja lähivirkistyksen ja lähiluonnon yhteensovittamisessa. (H4)

5.3 Näkökulmia matkailijavirtojen ohjauksesta

Matkailun hyöty paikallistaloudelle ja paikallisyhteisölle tunnistettiin suurimmassa osassa aineistoa. Matkailun nähtiin tuottavan pääasiassa lisäarvoa paikallisyhteisöille. Monessa aineistossa tiedostettiin vastaavasti myös se, että liiallinen matkailun keskittynyt kasvu voi olla monesta näkökulmasta haitallista ja siksi matkailijavirtojen ohjaaminen on tärkeää. Kaiken kaikkiaan, kestäväälle matkailulle ja vastuullisesti toimivalle destinaatiolle nähtiin suuressa osaa aineistoa edellytyksenä

se, että matkailijavirtoja pyritään ohjaamaan siten, että yhteen kohteeseen, yhdelle pienelle maantieteelliselle alueelle tai yhdelle sesongille ei kohdistu valtavaa painetta, vaan että virrat jakautuisivat tasaisesti ympäri vuoden eri kohteiden ja alueiden kesken. Useassa haastattelussa ja verkkodokumentissa ilmenikin, että palveluiden riittävyys ja niiden jakautuminen eri alueille koetaan tärkeänä elinkeinon vahvistajana.

Meillä olisi tarjontaa riittävästi eri puolilla, että ei se kasautuis aina yhden tai kahden kohteen varaan, että esimerkiksi, tällaiset hyvin opastetut luontokohteet, että niitä olisi ympäri kaupunkia ja riittävästi sitten. Se nyt lähinnä tulee mieleen tietyllä lailla, se palveluiden riittävyys. (H4)

Destinaation alue voi olla maantieteellisesti laaja ja sen sisällä voi olla erityyppisiä alueita, kuten kaupunki- ja maaseutualueita. Maaseutualueiden elinkeinon vahvistaminen matkailijavirtojen kautta ilmeni etenkin internetaineistoissa. Matkailuelinkeinon vahvistaminen maaseudulla on yksi keino vähentää kaupunkialueelle kohdistuvaa kuormitusta ja lisätä hyötyjä hiljaisemmilla alueilla. Hyöty voi olla esimerkiksi taloudellista, palvelutarjonnan laajentumista, matkailutuotteiden tarjonnan laajentumista, yrittäjyyden kasvattamista tai uuden oppimista. Eräissä verkkodokumentissa ilmeni myös näkökulma, että muuttotappioiset alueet voivat hyötyä merkittävästikin sinne suuntautuvasta matkailusta ja että matkailuelinkeino voi tuoda alueella uusia asukkaita ja yrittäjyyttä.

Kun miettii näitä meidän matkailuyrityksiä, näitä isoimpia, niin ne tietysti lisää aika paljon kuntalaisten palveluja. Että siksi voi tietysti ajatella, et meillä on aika positiivinen suhtautuminen... Meidän matkailuyritykset on niin paljon kuntalaisille lisäarvoja tuovia tekijöitä, et ei se voi meillä kovin negatiivisesti sitten vaikuttaakaan. (H2)

Tourism can be a saviour in combatting the ills of a decreasing population. (D11)

Tyypillisesti rauhallisemmat alueet voidaan nähdä myös vetovoimatekijöinä monille kohderyhmille.

Ryhmät, kuten ranskalaiset, saksalaiset ja keskieurooppalaiset yleensäkin hakevat kuitenkin rauhaa ja hiljaisuutta. (D15)

Eräs keino matkailijavirtojen ohjaamiseen ja matkailun hyötyjen kasvattamiseen on viipymän pidentäminen. Kun alueelle on kerran matkustettu, siellä pidempään viipyminen lisää matkan tuottamaa hyötyä. Viipymän pidentämisen nähtiin myös vähentävän matkan kuormitusta. Aiheesta keskusteltiin eräässä haastattelussa ja viipymän pidentämisen hyödyt tunnistettiin osassa verkkodokumentteja esimerkiksi Venetsian päiväkävijöiden määrän hillitsemisessä.

Tietysti pyritään siihen, että saatais ihmisten viipymää lisättyä siellä, kun kerran mennään, niin oltais pidempään. Niin se tavallaan pienentäis sitä kuormaa, mitä siitä matkasta aiheutuu. Ja sitten tietysti se, että ne matkailijat hyödyttäis sitä paikallista taloutta, esimerkiksi että, että ne ostas palveluita sieltä alueelta, et se sosiaalinen kestävyys, että ne paikalliset kokee, että siitä matkailusta on heille hyötyä. (H1)

Ympärivuotisuus

Matkailualalle on tyypillistä voimakas sesonkien välinen vaihtelu. Alan sesonkiluonteisuus tunnistettiin läpi tutkimusaineiston ja yleisesti ottaen tavoitteena on tasata sesonkivaihteluita ja ohjata matkailijoita alueelle ympärivuotisesti. Ympärivuotisuuden nähtiin lisäävän kokonaisvaltaisesti matkailutoimialan kestävyttä ja vastuullisuutta esimerkiksi työnantajana. Ympärivuotisuuden kehittäminen vaikuttaa olevan toimialalla yleisesti ja kansainvälisesti tavoiteltu asia.

... kotimaisten matkailusesonkien ulkopuolellakin ihmisiä tulemaan, niin se sitten myös tietysti olisi näille meidän yrityksille, paitsi se olisi kestävämpää kaikin tavoin, niin myös sitten talouden kannalta, koska samat kiinteistöt siellä joka tapauksessa on olemassa ja fasiliteetit. Eli mitä laajempina vuodenaikoina niitä liiketaloudellisesti järkevästi saisi käytettyä niin, niin olisi hyvä, koska se maaseutumatkailuyrityksillä on itsestään selvää, että loma-aikojen ulkopuolella on hiljaisempaa, jos sinne saa sitten väkimäärää järkevästi enemmän, niin se on kaikkien kannalta hyvä asia. Mutta myös sitten sen kannalta, et silloin tasaisemmin ja kestävämmiin nuo ihmisvirratkin liikkuvat. (H2)

Jokaisessa haastattelussa keskusteltiin matkailutoimialan sesonkiluonteisuudesta. Vahvimmiksi sesongeiksi tunnistettiin kesäaika ja tyypilliset lomajaksot, jolloin ihmisillä on aikaa matkustaa. Kotimaisten matkailusesonkien ulkopuolelle toivottiin tasaisempaa liikkumista. Kansainväliset kohde-ryhmät nähtiin eräässä haastattelussa tärkeänä siinä, että matkailusesonkeja saisi laajennettua. Osassa haastatteluja nousi esiin, että talvisesongin suosion on nähty kasvavan Keski-Suomenkin alueella. Visit Jyväskylä Regionin toiminta-alueella on esimerkiksi useita laskettelukeskuksia, jotka lisäävät talvisesongin vierailuja.

Mun mielestä semmoinen näkyvä trendi, että se talvikin on jotenkin viime vuosina alkanut vetää enemmän porukkaa myöskin luontokohteisiin. Se oli aikaisemmin, tyyliin 10 vuotta sitten, talvella oli erittäin hiljaistakin, nyt huomaa, että myös talvella liikutaan. Ja silloinkin tietysti ne viikonloput korostuu ja just hyvät säät ja lumitilanteet sun muut. (H1)

Viestinnän merkitys matkailijavirtojen ohjauksessa

Viestintä koettiin erityisen tärkeänä keinona ohjata matkailijavirtoja. Lähes jokaisessa aineistossa tunnistettiin toimivan viestinnän merkitys. Viestinnällä on pyritty tasoittamaan kiireisempiä vierailuaikoja ja tasaamaan käyntejä myös hiljaisemmille ajoille. Viestintä nähtiin keinona ohjata käyntejä niin eri vuorokauden aikoina, eri viikonpäivinä kuin myös eri sesonkiaikoina. Viestintä nähtiin eräänä keinona matkailun ympärivuotisuuden lisäämisessä.

Koitettiin kovasti viestittää sitä, että ihmiset vois mennä, jos vaan mahdollista, jonain muuna ajankohtana, kun viikonloppuna tai ihan just siinä keskipäivällä, että jos voi mennä vähän aikaisemmin aamusta tai myöhemmin illalla, niin on esimerkiksi päiväretkikohteissa selkeästi hiljaisempaa. Mutta varmaan just se, että se jakaantuis mahdollisimman laajalla sitten se, et milloin ihmiset käy, et se ei ole vaan joku tietty kesän sesonki, jolloin kaikki menee sinne vaan, et se olisi tasaisempaa. Ympärivuotistakin. (H1)

Viestinnän osalta nousi esiin esimerkkejä verkkodokumenteissa Suomenlinnasta, jossa on jo koettu liikaturismia. Viestinnän kehittämisen on katsottu tiiviin sidosryhmäyhteistyön ja paikallisten osallistamisen lisäksi olevan hyvin merkittävässä roolissa liikaturismin vaikutusten ennakoinnissa, tunnistamisessa ja hillitsemisessä. Suomenlinna on alueena pieni ja sinne suuntautuvalla matkailulla on erityispiirteitä kohteen sijaitessa saarella, mutta viestintään on panostettu esimerkiksi asukkaiden omien edustajien avulla. Paikallisten osallistaminen ja ajatusten kuuleminen ovat tärkeitä tekijöitä viestinnässä.

Asukkailla on hoitokunnan johtokunnassa oma edustajansa, joka välittää tietoa yhteisön ja hoitokunnan välillä. (D12)

Viestinnän lähtökohtina pidetään sitä, että viestintä toteutuu avoimesti, laajalti ja vuorovaikutteisesti. Viestinnän perustuminen avoimuudelle ja osallistamiselle on tärkeä lähtökohta.

Avoimuus, selkeys, saavutettavuus, vuorovaikutteisuus ja innostavuus toimivat viestinnän periaatteina. (D16)

Viestintään yhdistyy vahvasti myös markkinointiviestintä ja matkailumarkkinointi. Sen lisäksi, että matkailijavirtoja voidaan ohjata liikkumaan viestinnällä, sillä voidaan kertoa erilaisista ja ainutlaatuisistakin matkailutuotteista ja -paketeista.

Jos ajatellaan vaikka tuota luontomatkailun puolta, niin markkinoinnillakin pystytään ennaltaehkäisemään, kun jos luodaan eri näköisiä paketteja vähän eri vuodenaikoina ja hyödynnetään tätä Suomen neljän vuoden ajan hienoutta. (H2)

Eräässä haastattelussa nousi esiin näkökulma palveluajatukselta ja ohjeistuksesta. Palveluajatus ja toimiva viestintä koettiin tärkeänä laadukkaana matkailupalvelun näkökulmasta. Palveluajatukselta voi soveltaa ”yhteisiksi” katsotuissa kohteissakin, joita ei ole varsinaisesti suunniteltu matkailukäyttöön. Viestinnällä voidaan kuitenkin ohjata kohteessa vierailijoiden toimintatapoja.

Nimenomaan matkailijavirtojen ohjaaminen... Ehkä opastukseen liittyvät kysymykset nyt tietyksi on semmoisia, että ne matkailijat löytää ne tarvitsemansa paikat. Mut siinä siinä ei ehkä ole meillä koettu nyt mitään ongelmaa matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta, vaan ihan se semmoinen palveluajatus, että ne matkailijat löytää ne haluamansa palvelut, ilman, että heidän nyt pitää ihan hirveästi hortoilla ja olla eksyksissä tuolla kaupungilla. (H4)

Digitaaliset ratkaisut

Matkailijavirtojen ohjaamiseen liittyvien toimenpiteiden osalta esiin nousi teknologian ja datan hyödyntämisen mahdollisuudet. Viittaukset teknologiaan ja datan hyödyntämiseen ilmenivät pääasiassa haastatteluissa. Reaaliaikaista ja älyteknologiaa hyödyntävät ratkaisut katsottiin toimiviksi esimerkiksi informoinnissa, reitti- ja pysäköinninohjauksessa ja yleisesti liikkumisen ohjaamisessa.

Tuolla pääkaupunkiseudulla on käytetty niitä semmoisia, Parkkihaukkako se on nimeltään, josta tulee sitä livekuvaa, mikä siellä on parkkipaikalla tilanne ja jolla pyritään ohjaamaan myös sitä, että milloin on tilaa ja missä parkkipaikalla on tilaa. (H1)

Mun mielestä vois samantyyppistä tekniikkaa hyödyntää, mitä nyt maanteilla joissain alueilla, älytekniikkaa hyödynnetty, että nyt esimerkiksi Muuramen kohdalla vois olla semmoinen valotaulu Tampereen suunnalta tuleville tiedoksi, että missä kohtaa on

esimerkiksi Jyväskylässä ruuhkia ja onko liikenneonnettomuuksia, kannattaako käyttää jotain muuta reittiä ja jotain, että missä on vapaita latauspisteitä mobiilisovelluksen kautta. Sehän voi olla, samantyyppistä tekniikka hyödyntää myöskin matkailukohteissa, et sellaista olennaista informaatiota niille asiakkaille olisi saatavilla, joka vaikuttaa ehkä siihen, milloin sinne kohteeseen mennään ja minkälaisella välineellä ja mitä reittiä pitkin. Varmaan tämä älyteknologia tässä tulee, jolla voidaan ruuhkautumista alkaa hillitsemään, jos sitä alkaa tulemaan. (H3)

Teknologian ja datan hyödyntämisessä korostui myös yhteistyön ja reaaliaikaisen viestinnän tarve. Reaaliaikainen tieto voi vaikuttaa matkailijan päätökseen mennä johonkin kohteeseen. Eräässä haastattelussa esitettiin esimerkki teknologian hyödyntämisestä siinä, miten yhteistyön voimin voidaan huomioida mahdollisesti liiallisiksi kasvavat vierailijamäärät.

-- voiko siinä lyhytaikaista tekniikkaa hyödyntää, esimerkiksi informoida kausikortin ostaneita siitä, että minkälainen on laskettelijoiden määrä tavallaan ihan reaaliajassa. Eli jos jostain mobiilisovelluksesta vois seurata, että nyt on aika pitkät jonot Riihivuoreessa, niin siellä monet ihmiset ostaa kuitenkin kausikortteja Himokselle ja Laajavuoreen, niin sitten vois katsoa myöskin, olisiko muualla vähän tilavampaa. Mutta siinä varmaan pitäisi olla lähikeskusten yhteistyötä siinä että he pystyisivät kaikki näyttämään silloin oman asiakastilanteensa reaaliajassa. (H3)

6 Johtopäätökset

Tiivis, aktiivinen ja saumaton sidosryhmäyhteistyö on merkityksellistä liikaturismin mahdollisuuden ennakkoinnissa, ilmiön hillitsemisessä ja jo syntyneiden ongelmien ratkaisussa. Sidoryhmäyhteistyö nousi merkityksellisimmäksi näkökulmaksi siinä, kuinka destinaatiossa voidaan ennakoida ja ratkoa kenties jo syntyneitä haasteita. Sidoryhmäyhteistyö nähdään edellytyksenä myös kestävä matkailun toteutumiselle kokonaisuudessaan eri näkökulmineen. Sidoryhmäyhteistyöstä ja verkostotoiminnasta puhuttiin monessa aineistossa synonyymeina, vaikka ne voivat erota toisistaan esimerkiksi sitoutuneisuusasteen osalta. Sidoryhmäyhteistyö tai verkostotoiminta nähdään edellytyksenä sille, että kaikkien destinaatioon liittyvien osapuolten ajatukset ja tarpeet on mahdollista huomioida. Esimerkiksi Timothy (2021) esittämä PIC-malli sidoryhmäyhteistyöstä kuvaa hyvin suunnitelmallista ja vastuullista matkailun kehittämistyötä, jota myös tutkimustulokset tukevat. Sidoryhmäyhteistyöhön esitetään jopa yhteisjohtamisen mallia, kuten Plichta (2019) jäsentää aihetta, mutta yhteisjohtamisen aito toteutuminen on monesti haasteellista, esimerkiksi erilaisten intressin vuoksi. Tätä tukee ajatus erästä haastatteluissa, jossa ilmeni, että yhteistyön koordinoi-

nissa nähdään vielä kehittämisen varaa. Sidosryhmillä voi olla keskenään erilaisia toiveita ja odotuksia esimerkiksi juuri matkailun osalta, mutta ristiriitaiset intressit tulisi pyrkiä ratkaisemaan. Vaiheittaista yhteisjohtamisen mallia voi hyödyntää esimerkiksi sidosryhmien sitouttamisen ja tiedon jakamisen tukena. Tiedon jakamisessa ja uuden oppimisessa on tärkeä rooli myös oppilaitoksilla, joissa esimerkiksi erilaiset projektit, hankkeet ja harjoitustyöt voivat lisätä tietoisuutta niin oppilaitoksen sisällä kuin myös monissa muissa yhteistyösidosryhmissä.

Keski-Suomessa onkin laajennettu matkailuyhteistyötä Visit Jyväskylä Regionin matkailun laajemman alueorganisaatiotoiminnan myötä (Keski-Suomen kunnat laajaan matkailuyhteistyöhön – matkailun alueorganisaatiotoiminta käynnistyy vuoden alusta Visit Jyväskylä Regionissa 2021). Toimivan sidosryhmäyhteistyön voi ennakoida hyödyttävän lähes koko Keski-Suomen matkailutoimialan kestävyden edistämistä, sillä Visit Jyväskylä Region on tehnyt strategisen valinnan edistää matkailun kestävyttä. Kestävyden ympäristöllisen, sosiokulttuurisen ja taloudellisen näkökulman edistämisen lisäksi entistä laajempi yhteistyömalli tarjonnee uusia mahdollisuuksia lisätä tietoisuutta ja kehittää maakunnan matkailutoimialaa kestävämmäksi. Paikallisen yhteistyön lisäksi tärkeänä näyttäytyy laajempi, kansallinen yhteistyö. Sustainable Travel Finland -ohjelma on merkittävä kestävä matkailun edistäjä ja osallistaja kansallisella tasolla. Se tarjoaa destinaatioille ja matkailualan yrityksille yhtenäistä ja ajantasaista tietoa, koulutuksia ja kriteerejä toiminnan kehittämiseksi ja mittareita kehittämisen seurannalle. Ohjelman vuonna 2022 julkaisemat kestävä matkailun indikaattorit helpottanevat kehittämisen seuranta ja suunnittelua.

Myös paikallinen hanketyö, kuten Päijänne biosfääriksi -hanke näyttöytyi tärkeänä. Hankkeeseen yhdistettiin näkemys uusista mahdollisuuksista, potentiaalista kestävyden edistämässä, kestävästä organisoinnista, kilpailuedusta, kestävät arvot omaavista matkailijoista ja voimavarasta. Biosfäärialuetta voidaan käyttää yhteistyöalustana ja se mahdollistaa resurssien hankintaa osana globaalia kestävä kehityksen malli- ja oppimisalueiden verkostoa. Biosfäärialueen perustehtävät ovat ylläpitää luonnon monimuotoisuutta, edistää kestävä kehitystä ja vahvistaa ympäristötutkimusta ja -kasvatusta. (Päijänteen biosfäärialueen suunnittelu etenee – avoimissa työpajatilaisuuksissa haetaan ideoita hyvinvoinnin ja elinvoiman kestävä vahvistamiseen 2022.) Liikaturismin mahdollisuuden huomiointi ja matkailijavirtojen ohjaaminen ovat osa-alue kestävä matkailun ja resurssien käytön näkökulmasta. Koska hanke selvästi näyttöytyy monelle tärkeänä kestävä

matkailun edistäjänä, hankkeessa voisi herättää keskustelua liikaturismista sen osallistujien kesken, ellei sitä ole jo tehty. Muissakin yhteistyöyhteisissä ja hanketoissa on samalla lailla tärkeää herättää keskustelua esimerkiksi juuri liikaturismin ennakoivasta huomioinnista, sillä sen havaittiin olevan aihe, jota ei tule aktiivisesti ajatelleeksi, jos se ei ole ajankohtainen haaste.

Destinaatiota voidaan kuvata ”yhteisenä hyvänä” ja alueen tulisi tällöin olla sellainen, jossa on hyvä asua ja vierailta. Se, että paikka on hyvä asua ja vierailta, on oleellista vastuullisen matkailun toteutumisen näkökulmasta, kuten esimerkiksi Kapkaupungin julistuksessa (Cape Town Declaration 2002) ilmaistaan. Sen lisäksi, että monialainen sidosryhmäyhteistyö on tärkeää, yhteistyö tulee ulottaa myös paikallisiin asukkaisiin. Sekä teoria että tutkimustulokset osoittavat, että osallistaminen suunnitteluun ja päätöksentekoon antavat paikallisille asukkaille äänen, joka on tärkeää esimerkiksi liikaturismiin liittyvän henkilökohtaisen kokemuksen sanoittamisessa. Liikaturismi vaikuttaa ilmenevän usein henkilökohtaisena kokemuksena ja paikkakohtaisesti (esim. Gössling ym. 2020), joten ilmiön vaikutusten arvioinnissa on kuultava henkilöitä, joiden elämään se mahdollisesti vaikuttaa. Samalla on tärkeää huomioida paikallisten ajatukset sen osalta, miten matkailijavirrat koetaan ja millaisia ajatuksia niiden ohjaaminen herättää – etenkin, jos matkailijoita aiotaan ohjata uusiin kohteisiin tai sellaisiin paikkoihin, joita ei ole suunniteltu varsinaisesti matkailukäyttöön.

Kestävän matkailun ja liikaturismin mittaaminen ei vaikuttanut olevan kovin tuttua tutkimukseen osallistuneille sidosryhmille. On tosin muistettava, että moni ei työskentele suoranaisesti matkailualalla ja näin tällaisten mittarien käyttö ei ole välttämättä tuttua. Kantokyky oli monelle käsitteenä tutun oloinen, mutta sen rajojen määrittely näyttäytyi hankalana. Havaintoa tukee se, että määrittelyn kerrotaankin olevan yleisesti hankalaa, koska destinaation paikalliset ominaisuudet, kuten luonnon erityispiirteet tai matkailun yleinen kehitystila, vaikuttavat kantokykyyn. Elinkaarimallia voi soveltaa osin kantokyvyn määrittelyn tukena, kuten Cooper (2012, 78) ja Butler (2019, 80–81) kertovat. Metsähallituksen Luontopalvelut puolestaan seuraavat virkistyskäytön vaikutuksia yksittäisten suojelualueiden ekologiseen, taloudelliseen ja sosiokulttuuriseen kestävyys-tilaan LAC-mallilla. Jokaiselle käytössä olevalle Kestävän matkailun periaatteelle määritellään aluekohtainen indikaattori, joille puolestaan määritellään nyky- ja tavoitetila. Hyväksyttävän muutoksen rajalle/indikaattori määritellään minimi- ja maksimiraja-arvot. (Kestävä matkailu suojelualueilla 2019.) Seurannan ja mittaamisen keinoista voi todeta johtopäätöksenä, että yksi ja sama

keino ei välttämättä toimi joka alueella alueiden ominaispiirteiden vuoksi. Mittaamiskeinona on olemassa muitakin, mutta kantokyky, elinkaarimalli ja LAC-malli ovat soveltuvia esimerkkejä siihen, miten liialliseksi koettua matkailua tai kuormitusta voi mitata ja ennakoida. Ennakointi on muutenkin avainasemassa ilmiön vaikutusten ennustamisessa, arvioinnissa ja hillitsemisessä.

Käsite vierailukestävyys (MAMOMI-hanke) on melko tuore kansallisessa matkailututkimuksessa. Sen soveltamisesta ei ollut saatavilla vielä paljon julkista tietoa, joten vierailukestävyuden mittaamisen käytettävyys jää arvioitavaksi Keski-Suomen matkailuympäristöissä ja kulttuuriympäristöissä. Aiheesta tehdyn tutkimuksen perusteella voisi kuitenkin olettaa, että vierailukestävyuden kolmiomittausmalli olisi yksi vaihtoehto sovellettavaksi. Keski-Suomessa on kaksi UNESCO:n maailmanperintökohdetta, joiden voi kulttuuriympäristöinä olettaa olevan soveltuvia mallin hyödyntämiselle. Petäjäveden vanha kirkko ja Oravivuoren mittauspiste eivät nousseet haastateltavien puheessa esiin, mutta ne nähtiin tärkeinä kohteina mainita johtopäätöksissä ja kulttuurikohteisiin viitaten. Yhteenvetona kestävyuden ja matkailukuormituksen mittaamisesta voidaan todeta, että menetelmiä yhdistelemällä ja käyttämällä niitä huolellisesti valituissa kohteissa, voidaan muodostaa kattava kokonaisnäkemys matkailun tilasta yksittäisissä kohteissa tai maakunnan alueella.

Viestintä koettiin erityisen tärkeänä keinona ohjata matkailijavirtoja, kuten STF-ohjelman itsearviointikriteerikin liikaturismin mahdollisuuksien huomioinnista kertoo (Sustainable Travel Finland 2022). Toimivaa viestintää voidaan edellytyksenä niin sidosryhmäyhteistyölle, paikallisten osallistamiselle kuin myös matkailijavirtojen ohjaamiselle. Viestinnällä voidaan esimerkiksi rauhoittaa liiallista matkailupaineitta tiettyä ajankohtana tai ohjata tutustumaan toiseen paikkaan. Sillä voidaan kasvattaa myös viipymää. Keski-Suomessa on havaittu talvisesongin suosion kasvua ja tässäkin viestinnällä on rooli, jotta esimerkiksi markkinointiviestintä tavoittaa oikeanlaisia kohderyhmiä erilaisten talviaktiviteettien pariin. Sesongin suosion ylläpito on myös tärkeää sen lisäksi, että tavoitellaan sesonkien pidentämistä ja eri vuodenaikojen voimakkaampaa hyödyntämistä matkailussa. Ympärivuotisuuden tavoitteeseen pyrkimisen voi nähdä edellyttävän avointa, selkeää, saavutettavaa, vuorovaikutteista ja innostavaa viestintää – sellaista, joka saavuttaa ja osallistaa tarvittavat sidosryhmät ja innostaa toimimaan yhteistä tavoitetta kohti. Ympärivuotisuutta voidaan pitää merkittävänä tavoitteena, koska matkailun hyöty jakautuisi tasaisemmin ja lisäisi myös esimerkiksi ympärivuotista työllistymistä alalle. Tavoite matkailun ympärivuotisuudesta lisäisi mahdollisesti myös toimialan vetovoimaa työllistäjänä. Sesonkiaikaiset ja määräaikaiset työsuhteet, osa-aikatyö

ja ennakoimaton toimeentulo ovat haasteita toimialalla ja COVID-19 -aika vahvisti näitä haasteita entisestään. Jos kaikkia Suomen vuodenaikoja onnistuttaisiin hyödyntämään laajemmin ja näin kasvattamaan toimialan ympärivuotisuutta, se voisi osaltaan lisätä alan vetovoimaa.

Jyväskylän alueen tärkeiksi vetovoimatekijöiksi on tunnistettu luonto kokonaisuudessaan ja erityisesti järvet (Linna 2018). Cooperin (2012, 18) mukaan näiden tekijöiden tunnistaminen on tärkeää matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta. Vetovoimatekijöiden vahvistaminen, ylläpito ja kehittäminen edellyttävät tasapainoilua luonnon tarpeiden ja matkailijoiden toiveiden kesken. Tasapainoilua tarve ilmenee etenkin keskisuomalaisten luontokohteiden kohdalla, jossa tutkimuksen mukaan on itse koettu ja kuultu ilmenneen kapasiteetinkin ylittäviä kävijämääriä. Luontokohteissa näkyy kuluminen ja rasitus herkemmin kuin rakennetussa ympäristössä ja siksi niihin tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta peruuttamatonta vahinkoa ei pääsisi tapahtumaan ja vetovoimatekijät toimisivat edelleen Keski-Suomen matkailun valtteina.

Vierailijatutkimukset soveltuvat sen selvittämiseksi, mitkä syyt ohjaavat vierailijoita tiettyihin kohteisiin ja tällaisessa tutkimuksessa voi huomioida sen, miten kestävyys ja vastuullisuus yhdistyy matkailijoiden motiiveihin vierailla tietyssä paikassa. (Padrón-Ávila & Hernández-Martín 2019.) Paikallisten luontokohteiden huomattiin olevan sellaisia, että niissä on hankala erottaa, kuka on matkailija ja kuka paikallinen lähivirkistäytyjä ja tämän vuoksi voidaan puhua esimerkiksi kävijöistä tai vierailijoista. Esimerkkinä mainittujen luontokohteiden kuluminen ja vierailujen aiheuttama rasitus luonnolle ei kuitenkaan ole riippuvaista kävijäryhmän luokittelusta. Vierailijatutkimuksilla voidaan ehkä erottaa eri kävijäryhmiä, mutta tutkimuksilla voi selvittää myös sitä, miten esimerkiksi luontokohteessa vierailevat kokevat vastuullisuuden toteutumisen niin omassa toiminnassaan kuin luontokohteen ylläpitämisessä. Samalla voi selvittää esimerkiksi motiiveja tiettyyn paikkaan menemiseen ja siihen, millainen muutos paikassa ohjaisi ihmisen johonkin muualle. Tällä voisi osaltaan selvittää kokemuksia hyväksytystä muutoksesta ja matkailijavirtojen ohjaustoimenpiteiden ajankohtaisuudesta tietyssä kohteessa.

Moni haastateltava mainitsi, ettei koe, että Keski-Suomen alueella olisi liikaturismiin viittaavaa ongelmaa tai että ruuhkautuminen olisi jatkuvaa. Maaseutuvaltaisella alueella tätä tukee Adien, Falkin ja Saviolin (2020) ajatus siitä, että maaseutumaisilla alueilla matkailua koetaan harvemmin liialliseksi tai haitalliseksi, kun suuret vierailijamäärät eivät vaikuta paikallisten kokemukseen

arkielämän sujumisesta. Kokemukseen on voinut myös vaikuttaa matkailun tutkimuksen aikainen tila, kun matkailumäärät olivat vähentyneet useiden rajoitustoimenpiteiden vuoksi. Ajatukset liikaturismin ilmiöstä tänä päivänä eivät vastanneet varsinaisesti tutkimuskysymyksiin, mutta usean kokemus siitä, että matkailumäärien toivotaan kasvavan edelleen, vahvistaa ajatusta matkailijavirtojen ohjaamisen tärkeydestä laajemmille alueille ja mahdollisesti uusiin kohteisiin. Tähän yhdistyy myös ajatus maaseutumaiden vahvistamisesta, sillä matkailu voi esimerkiksi kannustaa yrittäjyyteen ja tuoda uusia asukkaita harvemmin asutuille seuduille. Samaan aikaan jonkin toisen paikan kuormitusta voidaan vähentää.

Ohjaaminen laajemmille ja rauhallisemmille alueille edellyttää myös hyvää saavutettavuutta. Monissa suosituissa luontokohteissa vaikuttaa tutkimuksen perusteella olevan haasteena nimenomaan sinne saapuminen ja paikan päällä pysäköinti. Rungas henkilöautoliikennöinti voi aiheuttaa haasteita fyysiselle kapasiteetille, kun tila ei riitä, ja samalla kuormittaa lähiseudun asukkaita ruuhkien ja kulkemisen vaikeutumisen muodossa. Destinaatio-organisaatiolla on tietävästi rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa julkisten yhteyksien reitteihin, mutta viestinnällä voi olla tässäkin rooli. Hankalasti saavutettaviksi tunnistettujen kohteiden kohdalla on hyödyllistä viestiä avoimesti liikennesuoritteiden haasteista. Samalla voidaan viestiä julkisesta liikenteestä vastaavan sidosryhmän suuntaan ja argumentoida julkisten yhteyksien puolesta suosittuihin vierailukohteisiin. Valmiiksi hinnoittelut taksimatkat suosittuihin kohteisiin nousivat esiin tutkimuksessa ja ne koettiin erääksi toimivaksi tavaksi ns. joukkoliikennemäisen liikkumisen kehittämisessä. Saavutettavuuteen yhdistyy myös, että jokainen pystyisi saapumaan paikalle mahdollisista rajoitteistaan huolimatta. Tässäkin viestintä on tärkeää, jotta on mahdollista tarjota avoin kuvaus siitä, millaisia rajoitteita jokin kohde itsessään mahdollisesti asettaa siellä vierailulle.

Vaikka havainnot eivät tällä hetkellä viittaa siihen, että Keski-Suomessa koettaisiin merkittävästi haasteita liiallisten matkailijamäärien kanssa, tulee kuitenkin muistaa, että tilanne voi muuttua joskus nopeastikin. Liikaturismi on hallitsematonta matkailun kasvua, jolloin suunnitelmallinen hallinta ja ennakointi ovat avainasemassa ilmiön kohdalla. Ohjaustoimenpiteillä tuleekin kiinnittää huomiota kohteisiin, joissa on jo havaittu haasteita liiallisten käyntien suhteen ja tarvittaessa rauhoittaa käyntimääriä. Eräässä haastattelussa nousi esiin kokemus paikan luonteen muuttumisesta lisääntyneiden käyntien vuoksi. Kokemus jonkin paikallisille tärkeän kohteen luonteen muuttumi-

sesta voi aiheuttaa tyytymättömyyttä ja kokemuksen ainutlaatuisen lähiympäristön muuttumisesta. Paikallisten ihmisten ja muidenkin sidosryhmien osallistaminen on tärkeää tämänkin näkökulman vuoksi, jotta ”kotoisuuden” tunne voi säilyä ja paikkojen luonteen ei koeta muuttuvan ainakaan negatiiviseen suuntaan.

Teknologiasta on hyötyä destinaatiolle matkailijavirtojen ohjaamisen näkökulmasta ja myös käyttäjälle, kuten Huetterman ja muut (2019) kertovat. Esimerkkinä teknologian ja datan hyödyntämisestä voisi mainita Helsingissä osana datapilottia toteutetun Heatmap-verkkosivun, joka näyttää matkailun kannalta keskeisten sijaintien ruuhkatilanteen reaaliaikaisesti. Ihminen voi seurata ruuhkautumisen tilannetta ja tehdä päätöksen, meneekö hän kyseiseen sijaintiin. Verkkosivusta kerrotaan olevan hyötyä niin destinaatiolle kuin sivun käyttäjälle. Destinaatiossa saadaan arvokasta dataa ihmismäärien volyyymista ja niiden liikkeistä ja käyttäjä pystyy välttämään ruuhkaisimpia sijainteja ja se voi lisätä esimerkiksi turvallisuuden tunnetta. (Uusi Heatmap-verkkosivu näyttää Helsingin ruuhkaisimmat alueet reaaliajassa 2021.) Tutkimuksessa nousivat esiin myös esimerkiksi reaaliaikainen sovellus ihmismäärien seuraamiseen, Parkkihaukka pysäköintitilanteen tarkistamiseen ja infonäytöt maanteiden varsilla. Teknologian mahdollisuudet ja soveltamiskohteet jatkavat kasvuaan ja sillä näyttää olevan tärkeä rooli myös matkailijavirtojen ohjaamisessa ja liikaturismin mahdollisuuksien huomioidussa. Teknologia helpottaa viestintää ja sidosryhmäyhteistyötä, mutta uusia käyttötarkoituksia tulee punnita huolella. Kaikki saatavilla oleva data ei ole välttämättä hyödyksi ja onkin tärkeää pohtia, mitä organisaation kannattaa todellisuudessa mitata. Tietoturvaan liittyvät haasteet voivat tuntua myös monille ongelmallisilta. Teknologian rooli kasvaa ja tämäkin muutos vaatii ennakoitua ja suunnitelmallisuutta.

Johtopäätökset matkailijavirtojen ohjaukseen liittyen on koottu työn päätavoitteena olleeseen malliin Sustainable Travel Finland -ohjelman itsearviointikriteerin mukaisesti. Mallin on tarkoitus vastata alueelliseen tarpeeseen liikaturismin mahdollisuuksien huomioimisessa, jotta resurssien riittävyteen voidaan varautua ja mielikuva matkailusta säilyy positiivisena sekä matkailijoille että paikallisille myös tulevaisuudessa. Malli on samalla osa vastuullisen destinaation kehitys- ja johtamistyötä ja sitä voidaan pitää opinnäytetyössä syntyneenä uutena näkökulmana. Mallin on tarkoitus toimia käytännönläheisenä työkaluna destinaatio-organisaation henkilökunnalle ja sitä voidaan soveltaa mahdollisesti muissakin destinaatioissa. Mallia on mahdollista jatkokehittää matkailutren-

dien ja matkailualueen elinkaaren kehityksen mukaan, jos se todetaan toimivaksi. Hypoteesina voidaan kuitenkin esittää, että koska malli tarjoaa yleisluonteisen katsauksen tutkittavasta ilmiöstä, sen voidaan olettaa olevan soveltamiskelpoinen monella samantapaisella matkailualueella. Mallista tehtiin yleispiirteinen sen vuoksi, että opinnäytetyön tekijä ei työskennellyt toimeksiantajaorganisaatiossa, eikä hänellä ollut täsmällistä tietoa organisaation toimintamalleista, tunnuslukuista tai matkailijavirtojen ohjaamiseen mahdollisesti suunnattavista resursseista. Malli on osa e-opastyylistä koostetta, joka koostuu kansisivusta, tiivistä liikaturismin ilmiön kuvauksesta, tutkimuksesta tiivistetyn liikaturismin mahdollisuuden huomioimiseen liittyvästä SWOT-analyysistä Keski-Suomen alueella sekä havainnollistavasta mallista matkailijavirtojen ohjaamiseen. E-oppaan sivut tehtiin Canva-sivustolla ja malli Excel-ohjelmassa. E-opas ja malli ovat liitteenä 4.

7 Pohdinta

Opinnäytetyö tuotti sen tavoitteiden mukaisia tuloksia, eli sitä voidaan pitää onnistuneena. Tieteellisen merkittävyyden arviointi on kuitenkin haasteellista, kun työn lopputulosta ei ole vielä testattu käytännössä. Tuomi ja Sarajärvi (2018) kertovat, että on esitetty väite, jonka mukaan vähemmän kuin yksi sadasta väitöskirjaa alemmasta opinnäytetyöstä on tieteellisesti merkittävä.

Opinnäytetyö onkin ensisijaisesti opiskelijan asiantuntijuutta edistävä oppimisprosessi (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset 2018). On huomattava, että tutkija ei työskentele kunnallishallinnollisissa tehtävissä eikä matkailun alueorganisaatiossa. Paras asiantuntemus alueellisesta kehittämisestä, kehittämistarpeista, haasteista ja mahdollisuuksista on henkilöillä, jotka työskentelevät matkailun alueellisen johtamisen parissa ja tekevät työtä siihen kytkeytyvien monialaisten sidosryhmien kanssa. Tieteellinen merkittävyys ja mallin käyttökelpoisuus selvinnevät tulevaisuudessa, kun mallia on mahdollista soveltaa matkailun alueorganisaation työssä. Opinnäytetyö opetti kuitenkin tekijälleen paljon ja lisäsi asiantuntijuutta, mitä voidaan pitää yhtenä onnistumisen elementtinä.

Tässä tutkimuksessa käytettävät metodit valittiin tutkijan ymmärryksen rajoissa tutkimuksen tarkoituksen, tutkimuskysymysten ja resurssien perusteella. Aloittelevan tutkijan esiymmärrys laadullisesta tutkimuksesta ja metodologiakirjallisuuden tutustuminen ohjasivat metodien valintaa tutkimuksen tavoitteiden ja tutkimuskysymysten ratkaisemiseksi. Resursseiksi voidaan lukea tutkijan osaaminen, käytettävissä oleva aika ja käytettävissä olevat välineet. Voikin todeta, että tutkimuk-

sen metodologia on perusteltu tutkijan osaamisen ja resurssien kautta. Osaaminen kuitenkin kehittyi niin tutkittavan ilmiön kuin laadullisen tutkimuksen toteuttamisen osalta koko prosessin ajan. Jälkeen päin ajateltuna, haastatteluaineiston keruu olisi edellyttänyt enemmän sinnikkyyttä, jotta otosta olisi onnistuttu laajentamaan ja siihen olisi saatu sisällytettyä enemmän eri sidosryhmien näkökulmia. Työ kuitenkin tuotti toivottuja tuloksia, joten aineistonkeruumenetelmien yhdistämistä voidaan pitää onnistuneena. Toinen kehittämiskohde liittyy aikataulutukseen ja prosessin suunnitteluun. Työ ei toteutunut alun perin suunnitellun aikataulun mukaisesti ja siihen vaikutti pääasiassa henkilökohtaiset resurssit.

Opinnäytetyö toteutui ajanjaksona, jona matkailutoimialaa koetteli maailmanlaajuinen COVID-19-pandemia. Matkustusrajoitukset ja moninaiset terveysturvallisuuteen liittyvät rajoitukset koettelivat toimialaa. Pandemia ja sen vaikutukset matkailutoimialaan saattoivat vaikuttaa haastattelutoksen kokoon, sillä voi olla, että kaikki haastatteluihin kutsutut eivät kokeneet liikaturismin aihealuetta ajankohtaiseksi ja tuolla hetkellä tärkeäksi. Rajoitusten lievennyttyä on vaikuttanut siltä, että matkailijamäärät kasvaisivat jälleen, mutta aika näyttää millaisiksi. Opinnäytetyön viimeistelyvaiheen aikana käynnistyi sota Ukrainassa helmikuussa 2022, mikä horjuttanee turvallisuuden tunnetta laajoilla alueilla. Sodan vuoksi useita kansainvälisiä lentoyhteyksiä tauotettiin. Jää nähtäväksi, kuinka muuttunut turvallisuustilanne ja muuttuva taloustilanne tulevat vaikuttamaan Euroopan ja Suomen matkailumarkkinoihin ja matkailijavirtoihin. Toimialalla eletään epävarmoja aikoja, mutta kestävän ja vastuullisen matkailun merkitys jatkavat kasvuaan. Haastatteluissakin nousi esiin, että muutoksen mahdollisuus ja nopeus tunnistetaan ja ennakoiva ote on tarpeen.

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta tarkastellaan aina kyseessä olevan tutkimuksen kehiksessä ja käytettyjen laadullisten menetelmien käytön mukaan. Luotettavuuden arviointiin ei ole objektiivista tai määrällistä mittaria. (Aaltio & Puusa 2020, 178.) Siksi myös aineiston analyysin luotettavuuden kannalta on olennaista, että käytetty metodi kuvataan tarkasti ja jäljitettävästi, jotta voidaan osoittaa, miten analyysi on johtanut tuloksiin (Puusa 2020b). Haastattelut ovat herkkiä virheille ja virheitä voi syntyä haastattelijan tai haastateltavan puolelta. Virheet voivat olla suoranaisia asiavirheitä tai ne voivat aiheutua taipumuksesta antaa sosiaalisesti hyväksytyjä vastauksia. (Hirsjärvi & Hurme 2009, 35.) Tutkimuksen toteutus kuvattiin avoimesti, tarkasti ja jäljitettävästi,

jolloin mahdolliset virheetkin on helpompi paikantaa. Aloittelevana tutkijana on taipuvainen virheisiin ja tässä tutkimuksessa haastatteluissa saattoi näkyä jännittyneisyys, joka puolestaan näkyi joissain tilanteissa epäjohdonmukaisuutena tai keskustelun ajautumisena ajoittain sivuraiteille.

Verkkodokumenttiaineiston luotettavuutta ja objektiivisuutta tulee arvioida huolella, sillä aineiston tuottamiselle on saattanut olla tarkoitusperä, joka ei palvele objektiivisuutta. (Kananen 2015, 71). Aineiston luotettavuuden arvioinnissa auttoi se, että tutkimusprosessi ja tiedonhankintaprosessi oli edennyt pitkälle ennen verkkodokumenttiaineiston varsinaista keruuta ja analysointia. Tutkijan ymmärrys liikaturismin ilmiöstä oli kehittynyt jo melko kattavaksi, jolloin luotettavuuden arviointia pystyi tekemään heijastamalla tietoa esimerkiksi tieteellisistä tutkimuksista, omasta haastattelututkimuksesta sekä oppikirjoista. Aineistoa etsittäessä ilmeni myös, että suuri osa matkailijanäkökulmasta kirjoitetusta liikaturismia käsittelevästä verkkoaineistosta keskittyy henkilökohtaiseen kokemukseen ruuhkaisuudesta, turvattomuudesta, autenttisuuden puutteesta tai yleisesti liikaturismin haittoihin. Aineisto, jossa käsiteltiin tavoitteiden mukaisia näkökulmia, eli destinaatio-organisaation työtä liikaturismin huomioidussa ja matkailijavirtojen ohjauksessa, oli suurelta osin asiantuntijatekstiä. Asiantuntijana oli usein matkailualan ammattilainen, tutkija, matkailun koulutusta tarjoava taho tai esimerkiksi alan opiskelija.

Haastatteluotos jäi pienehköksi ja koska tutkittavana oli ilmiö, johon liittyy useita sidosryhmiä ja näin useita ihmisiä, laajempi otos olisi saattanut tuottaa kattavampaa tietoa ilmiöstä. Ei voida sanoa, että tutkimuksessa olisi esiintyneet kaikki tai edes suurin osa paikallisista kohteista, joissa on mahdollinen riski liikaturismin esiintymiselle. Saturaatiota kuitenkin tapahtui jo haastatteluaineiston osalta ja myöhempi verkkodokumenttiaineiston analyysi lisäsi saturaatiota, sillä useat näkökulmat ilmiöön toistivat itseään (Kananen 2017, 179). Internetissä on tarjolla runsaasti liikaturismiaiheista sisältöä. Tutkittaviin verkkoaineistoihin olisi voinut sisällyttää huomattavasti enemmänkin dokumentteja, mutta aineistoa luettaessa kävi selväksi, että monet kansainväliset ja kotimaiset aineistot sisältävät samankaltaista tietoa ilmiöstä ja moni aineisto viittaa samoihin lähdeaineistoihin. Tutkittavan aineiston lopullisen kokonaismäärän ei ollut siis tarve olla suurempi, sillä aineistoissa esiintyi paljon toistoa. Monipuolinen ja monilähteyinen tutkimusaineistonkeruu lisäsi aineistotriangulaatiota (Kananen 2017, 177), sillä eri tietolähteistä saatiin toisiaan tukevia ja toistavia tuloksia, jotka tukivat samalla teoriasta hankittua tietoa.

Tutkimuksessa suunniteltiin käytettäväksi haastattelujen lisäksi benchmarkingia. Tuomisen (2019) mukaan benchmarking edellyttää tutkittavien kohteiden perusteltua määrittelyä, kohteiden tunnistamista ja näistä parhaan valintaa. Tämän jälkeen selvitetään, kuinka asiat tehdään itse ja kuinka joku muu tekee ne, mikä auttaa oppimaan parhaalta. Tämän jälkeen asetetaan tavoitteet, sovelletaan ja otetaan käytännöt käyttöön, jotka lopulta vakiinnutetaan ja niitä kehitetään edelleen. (Tuominen 2019, 9.) Laajamittaisen benchmarkingin katsottiin lopulta olevan prosessi, joka olisi edellyttänyt tutkijalta kansainvälisten matkailualan verkostojen parempaa tuntemusta, mikä olisi mahdollistanut sopivien kontaktihenkilöiden löytämisen, molemmin puoleisen luottamuksen syntymisen ja riittävän laajaksi katsotun tiedon keräämisen. Benchmarkingin toteuttamisen sijaan tehtiin päätös kerätä julkisista verkkodokumenteista tietoa. Dokumenteista kerättävällä tiedolla pyrittiin samaan tavoitteeseen, eli toimintamallien kartoittamiseen. Tavoite säilyi samana, mutta aineistonkeruuprosessi oli käytettävien resurssien kannalta sopivampi.

Aineiston analyysin suhteen tulee olla kriittinen ja tutkijan tulee pyrkiä eroon ennako-oletuksista tutkimustuloksista. Tutkijan tuleekin tunnistaa mahdollisten ennako-oletusten vaikutus analyysiin. (Metsämuuronen 2008, 47.) Laadullisen tutkimuksen aineisto on tyypillisesti tutkittavan oma-kohtainen kuvaus tutkittavasta ilmiöstä (Puusa 2020b), mikä huomioitiin analyysissä siten, että omakohtaisen kuvauksen ja todellisuuden välinen ero huomioidaan ja aineiston suhteen kyetään olemaan kriittinen tältä osin. Tutkija toteutti analyysin yksin tässä opinnäytetyössä. Laadullisessa tutkimuksessa onkin yleistä, että aineiston analyysiin ei osallistu montaa henkilöä, koska analyysissä yhdistyy esiymmärrys, omakohtainen kokemus tutkimuksesta ja intuitiivisuus (Taylor ym. 2016, 169). Itsenäinen työskentely, esiymmärrys, omakohtaiset kokemukset ja intuitiivisuus vaikuttivat analyysiin siinä, mitkä asiat aineistossa koettiin merkityksellisiksi abstrahointiprosessin aikana ja mitkä asiat nähtiin oleellisina tutkimuskysymysten kannalta.

Tutkimustulokset eivät ole täysin irrallisia havaintomenetelmästä tai käyttäjästä. Tutkija päättää aina tutkimusasetelmasta oman ymmärryksensä varassa ja tämä ymmärrys muodostuu yksilön käsityksestä ilmiöstä ja ilmiölle annettavista merkityksistä. (Tuomi & Sarajarvi 2018, 24–25.) Esiymmärrys voi perustua muun muassa omakohtaiseen tietoon, toisen kautta saatuun tietoon tai opintojen kautta rakentuneeseen ”kulttuuriseen koodistoon”. Esiymmärryksen nähdään vaikuttavan siihen, miten tutkija tarkastelee ja arvioi tutkittavaa ilmiötä, mikä voi suunnata ajatuksia ja ohjata

tiedon hankinnassa. (Aaltio & Puusa 2020, 181–182.) Tutkijalla oli esiyymmärrystä matkailutoimialasta ja destinaatio-organisaation johtamisesta opiskelun ja henkilökohtaisen työhistorian kautta. Esiyymmärrys ohjasi kiinnostusta tutkimuksen aiheen valintaan ja rajaukseen, sillä matkailun alueellinen johtaminen herätti kiinnostusta. Voidaan sanoa, että konteksti ja toimialan ”kieli” (Aaltio & Puusa 2020, 181) olivat osin ennakkoon tuttuja ja ne ohjasivatkin jossain määrin työn toteutuksessa. Työn lopputulos on yhden henkilön tulkinta tutkittavasta ilmiöstä ja tutkimustuloksista, johon vaikuttaa henkilökohtainen esiyymmärrys ja työn aikana kerrytetty tieto. Sitä mahdollisuutta ei siis voi sulkea pois, että tutkimuksessa voisi tehdä toisenlaisiakin johtopäätöksiä.

Tutkittavasta ilmiöstä kirjoitettu teoria ja tutkimustulokset tukivat toisiaan, mikä oli mielenkiintoista havaita. Kestävä matkailu ja kestävä kehitys näyttäytyivät suuntaviivoina toimialan kehitykselle ja tämä tunnistettiin tutkimuksessa hyvin liikaturismin ilmiön kontekstina. Liikaturismin ilmiötä kuvattaessa korostettiin esimerkiksi sitä, miten henkilöt voivat kokea ilmiön eri lailla esimerkiksi oman elämäkokemuksensa tai asuinpaikkansa perusteella ja tämä näkyi myös haastatteluissa. Esimerkiksi kaupungissa asuva on usein tottunut suurempiin ihmismääriin kuin maaseudulla asuva. Ilmiöstä kirjoitetussa teoriassa korostuivat toimintatapoina sidosryhmäyhteistyö, osallistaminen, ennakoiava suunnittelu, viestintä ja erilaiset rajoitukset. Nämä asiat nousivat esiin sekä haastatteluissa että verkkodokumenttiaineistossa. Olikin mielenkiintoista huomata, että haastateltavat, jotka eivät työskennelleet suoranaisesti matkailualalla, tunnistivat niin hyvin ilmiön teoriassa yhdistettyjä toimenpiteitä.

Jatkotutkimusehdotukset

Haastatteluissa ilmeni, että liikaturismia ei selvästi vielä koeta Keski-Suomen alueella, eikä sitä nähdä kovin potentiaalisena haasteena. Matkailumäärien koettiin olevan ja olleen myös ennen pandemiaa sellaisia, että lähes kaikki kohteet kestävät kuormituksen. Sen sijaan ilmeni, että matkailumäärien toivotaan edelleen kasvavan siitä huolimatta, että joissain yksittäisissä kohteissa oli havaittu kohteelle liiallista kuormitusta. Tätä ei kuitenkaan pidetty jatkuvana haasteena, vaan ai-noastaan ajoittaisena. Toisaalta muutoksen nopeus ja helppous tunnistettiin ja ymmärrettiin, että vierailijamäärissä voi tapahtua nopeakin muutosta. Tästä esimerkkinä nousi esiin nopeasti kasvanut kotimaan matkailu ja luontokohteiden suosio. Näin tunnistettiin myös ennakkoinnin tarve. Tässä työssä kokemus liikaturismista paikallisella tasolla kertyi pienestä haastatteluutoksesta ja

jatkotutkimuksella voisikin kartoittaa Keski-Suomen vuoden 2022 alusta laajentuneen matkailuyhteistyöalueen paikallisasukkaiden mielipiteitä. Tutkimuksella voisi olla mahdollisuus tunnistaa lisää yksittäisiä kohteita, jotka edellyttävät huomiota ja kartoittaa asukkaiden ajatuksia matkailijamääristä ja niiden vaikutuksista. Tutkimus voisi olla ajankohtainen, kun matkailu elpyy pandemian jälkeen.

Tässä työssä ei mitattu matkailu- tai vierailumääriä. Työssä käsiteltiin teoreettisella tasolla elinkaarimallia, kantokykyä, LAC-mallia ja vierailukestävyyttä, joilla voidaan kullakin määritellä ja tutkia matkailun ja sen vaikutusten tilaa. Elinkaarimallin osalta, esimerkiksi, ei löytynyt julkista tietoa siitä, millaiseksi Keski-Suomen matkailun kehitystila nähdään. Lisäksi kantokyky vaikutti olevan usealle hankala ja abstrakti tapa mitata. LAC-mallia sen sijaan sovelletaan jo useissa luontokohteissa, vaikka ei vielä Keski-Suomessa. Tulevaisuudessa voisi olla mielenkiintoista selvittää esimerkiksi alueen elinkaaren vaihetta ja siihen liittyviä hyväksytyin muutoksen rajoja.

Konsepti Smart Destination perustuu viiteen osa-alueeseen, jotka toimivat keskenään tiiviissä vuorovaikutuksessa. Näitä osa-alueita ovat hallinto, innovaatiot, teknologia, saavutettavuus ja kestävyys. Kestävästi ja vastuullisesti toimiva destinaatio-organisaatio toimii jo monella tavoin Smart Destination -periaatteiden mukaisesti. (UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs) – Preparing DMOs for new challenges 2019.) Keski-Suomessa on käynnistynyt Smart Destination -hanke. Tämän opinnäytetyön tuloksena tehty malli liikaturismin mahdollisuuksien huomiointiin pohjautuu pääasiassa kestävän ja vastuullisen matkailun tutkimukseen. Erääksi jatkotutkimusaiheeksi ehdotetaan sitä, miten liikaturismin mahdollisuuksien huomiointi kytkeytyy Smart Destination -konseptiin ja millaisia keinoja konsepti luo esimerkiksi matkailijavirtojen ohjaamiseen.

Lähteet

Aall, C. & Koens, K. 2019. The discourse on sustainable urban tourism: The need for discussing more than overtourism. *Sustainability*, 11, 15, 4228. Viitattu 19.10.2021. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Aaltio, I. & Puusa, A. 2020. Mitä laadullisen tutkimuksen arvioinnissa tulisi ottaa huomioon? Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. P. Puusa & A. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 175–188.

Adie, B. A., Falk, M. & Savioli, M. 2020. Overtourism as a perceived threat to cultural heritage in Europe. *Current issues in tourism*, 23, 14, 1737–1741. Viitattu 25.2.2022. <https://janet.finna.fi>, EBSCOHost.

Alastalo, M., Åkerman, M. & Vaittinen, T. 2017. Asiantuntijahaastattelu. Julkaisussa *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Toim. M. Hyvärinen, P. Nikander & J. Ruusuvuori. Tampere: Vastapaino, 214–232.

Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset. 2018. Ammattikorkeakoulujen rehtorineuvosto Arene Ry:n julkaisu. Päivitetty 9.1.2020. Viitattu 25.1.2022. <https://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMMATTIKORKEAKOULUJEN%20OPINN%C3%84YTET%C3%96IDEN%20EETTISET%20SUOSITUKSET%202020.pdf? t=1578480382>

Arktisen politiikan strategia. 2021. Valtioneuvoston julkaisu 2021:53. Valtioneuvosto 18.6.2021. Viitattu 13.10.2021. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-872-7>

Becken, S. & Simmons, D. G. 2019. Stakeholder management: different interests and different actions. Julkaisussa *Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 234–249.

Berg, B. L. & Lune, H. 2012. *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*. 8. painos. Pearson Education.

Björk, P. 2013. Matkakohteen yhteistyöorganisaatio (DMO). Julkaisussa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Lapin yliopisto: Lapland University Press, 142–147. Viitattu 7.12.2020. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>

Blinnikka, P. & Grönroos, L. 2019. Sustainable Destination Finland – Overview on Current Issues. Julkaisussa *Special Issues in Responsible Tourism*. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu, 16–20. Viitattu 25.6.2020. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-830-524-1>

Bouchon, F., & Rauscher, M. 2019. Cities and tourism, a love and hate story: towards a conceptual framework for urban overtourism management. *International Journal of Tourism Cities*, 5, 4, 598–619. Viitattu 1.3.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Buckley, R. 2012. Sustainable Tourism. Research and Reality. *Annals of Tourism Research*, 39, 2, 528–546. Viitattu 15.6.2020. <https://janet.finna.fi/>, ScienceDirect.

Butler, R. W. 2019. Overtourism and the Tourism Area Life Cycle. *Julkaisussa Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 76–89.

Cape Town Declaration. 2002. Kapkaupungin julistus. Viitattu 26.9.2021.
http://resource.capetown.gov.za/documentcentre/Documents/Agreements%20and%20contracts/Tourism_RT_2002_Cape_Town_Declaration.pdf

Capocchi, A., Vallone, C., Pierotti, M., & Amaduzzi, A. 2019. Overtourism: A Literature Review to Assess Implications and Future Perspectives. *Sustainability*, 11, 12. Viitattu 23.6.2021.
<https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Cooper, C. 2012. *Essentials of Tourism*. Pearson Education: Harlow.

Dodds, R. & Butler, R. W. 2019. Introduction. *Julkaisussa Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 1–5.

Dodds, R. & Butler, R. W. 2019. The enablers of overtourism. *Julkaisussa Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 6–21.

Epler Wood, M. 2017. *Sustainable Tourism on a Finite Planet*. Environmental, Business and Policy Solutions. London, New York: Routledge.

Fennell, D. A. & Cooper, C. 2020. *Sustainable Tourism. Principles, Contexts and Practices*. Bristol: Channel View Publications.

Fyall, A. & Garrod, B. 2019. Destination management: A perspective article. *Tourism Review of AIEST - International Association of Scientific Experts in Tourism*, 74, 1, 165–169. Viitattu 1.12.2020. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Goodwin, H. 2021. City destinations, overtourism and governance. *International journal of tourism cities*, 7, 4, 916–921. Viitattu 25.2.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Goodwin, H. 2016a. OverTourism: What is it and how do we address it? *Responsible Tourism Partnership*. Julkaistu 27.10.2016. Viitattu 29.9.2021.
<https://responsibletourismpartnership.org/overtourism/>

Goodwin, H. 2016b. *Responsible Tourism. Using Tourism for Sustainable Development*. 2. edition. Oxford: Goodfellow Publishers.

Gretzel, U. 2019. The role of social media in creating and addressing overtourism. *Julkaisussa Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 62–75.

GSTC Destination Criteria. 2019. *Global Sustainable Tourism Council:n destinaatiokriteeria*. Viitattu 13.3.2022. <https://www.gstcouncil.org/wp-content/uploads/GSTC-Destination-Criteria-v2.0.pdf>

Gössling, S. McCabe, S. & Chen, N. 2020. A socio-psychological conceptualisation of overtourism. *Annals of Tourism Research*, 84, 102976. Viitattu 15.6.2021. <https://janet.finna.fi>, ScienceDirect.

Helsingin matkailu -asukaskysely 2021. 2021. Tutkimuskooste kaupunkilaisten asenteista matkailuun. Viitattu 4.12.2021. https://matkailusaatio.fi/wp-content/uploads/2021/09/Helsinkilaisten_asenteet_matkailuun_2021.pdf

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2015. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus Helsinki University Press. Viitattu 11.10.2021. <https://janet.finna.fi>, Ellibs.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2009. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Gaudeamus Helsinki University Press.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita. 15–16. painos. Helsinki: Tammi.

Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. 2012. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje 2012. Viitattu 6.12.2021. https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf

Ilola, H. 2013. Matkailualueiden elinkaaret. Julkaisussa *Matkailututkimuksen lukukirja*. Toim. S. Veijola. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus, 43–57.

Jamieson, W. & Jamieson, M. 2019. Managing overtourism at the municipal/destination level. Julkaisussa *Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 219–233.

Joppe, M. 2019. The roles of policy, planning and governance. Julkaisussa *Overtourism. Issues, Realities and Solutions*. Toim. R. Dodds & R. W. Butler. Berlin/Boston: De Gruyter, 250–261.

Juuti, A. & Puusa, P. 2020. Johdanto. Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. A. Puusa & P. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 9–19.

Kananen, J. 2017. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisu 234. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2015. Online research for preparing your thesis. *Publications of JAMK University of Applied Sciences* 196. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2011. Rafting through the thesis process. *Step by Step Guide to Thesis Research*. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Viitattu 10.10.2021. <https://janet.finna.fi>, Booky.

Karaus, Y. 2021. Evaluating the expectations of residents regarding the positive impacts of tourism. *Anuario turismo y sociedad*, 30, 231–247. Viitattu 3.2.2022. <https://janet.finna.fi>, EBSCOHost.

Keski-Suomen kunnat laajaan matkailuyhteistyöhön – matkailun alueorganisaatiotoiminta käynnistyy vuoden alusta Visit Jyväskylä Regionissa. 2021. Visit Jyväskylä Regionin tiedote 16.12.2021. Viitattu 13.3.2022. <https://visitjyvaskyla.fi/professionals/tiedote-keski-suomen-kunnat-laajaan-matkailuyhteistyohon/>

Keski-Suomen matkailustrategia 2021-2025. 2021. Keski-Suomen matkailustrategiakuvaus. Viitattu 22.1.2021. <https://visitjyvaskyla.fi/professionals/matkailutoimijalle/keski-suomen-matkailustrategia/>

Kestävä matkailu suojelualueilla. 2019. Metsähallituksen opas matkailuyritykselle. Viitattu 5.3.2022. <https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Muut/kestavamatkailu.pdf>

Kestävän kehityksen YK-indikaattorit kuvioina ja taulukoina. N.d. Tilastokeskus. Viitattu 18.8.2021. <https://www.stat.fi/tup/kestavan-kehityksen-yk-indikaattorit-agenda2030-kuviot-ja-tilukset.html>

Kuukausittaiset yöpymiset majoitusliikkeissä, 2019-2021. 2021. Majoitustilasto, 2019-2021. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu 24.10.2021. https://www.stat.fi/til/matk/2021/08/matk_2021_08_2021-09-30_tie_001_fi.html

Kuusisto, K. 2019. Rikoksen yhteys destinaation turismin kasvussa. Opinnäytetyö, AMK. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Matkailu- ja ravitsemisala, matkailu- ja palveluliiketoiminnan tutkinto. Viitattu 23.2.2022. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2019111321097>

Kyyrö, K. 2019. Matkailun kasvusta liikamatkailuun? Matkailun kasvun diskursiivinen rakentuminen media-aineistossa. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, matkailututkimus. Viitattu 2.12.2021. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2019061720809>

Kyyrö, K., Veijola, S., Jokimäki, J., Jutila, S., Lonkila, H. & Makkonen, A. 2020. Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävän matkailun viitekehys. Julkaisussa Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimusjulkaisusarja 2020:26. Toim. S. Veijola & K. Kyyrö. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia, 29–51. Viitattu 13.3.2022. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

Linna, T. 2018. Jyväskylän vetovoimatekijät ulkomaalaisten näkökulmasta. Opinnäytetyö, AMK. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Matkailu-, ravitsemis- ja talousala, matkailun tutkinto-ohjelma. Viitattu 21.2.2022. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2018121120870>

Majdak, P. & Almeida, A. M. M. d. 2022. Pre-Emptively Managing Overtourism by Promoting Rural Tourism in Low-Density Areas: Lessons from Madeira. Sustainability (Basel, Switzerland), 14, 757, 757. Viitattu 3.3.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Making Tourism More Sustainable. A Guide for Policy Makers. 2005. UNEP & WTO. Viitattu 15.6.2020. <https://www.unep.org/resources/report/making-tourism-more-sustainable-guide-policy-makers>

Mason, P. 2016. Tourism impacts, planning and management. 3. painos. Abingdon, Oxon; New York: Routledge. Viitattu 28.11.2020. <https://janet.finna.fi>, EBSCOHost.

Matkailun kestävyden mittaaminen. 2020. Uutinen. Julkaistu 6.5.2020. Viitattu 15.2.2022. <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/uutiset/2020-visit-finland/matkailun-kestavyyden-mittaaminen>

Merriam, S. B. & Grenier, R. S. 2019. Qualitative research in practice: Examples for discussion and analysis. 2. painos. Jossey-Bass. Viitattu 6.12.2021. <https://janet.finna.fi>, ProQuest Ebook Central.

- Metsämuuronen, J. 2008. Laadullisen tutkimuksen perusteet. Metodologia-sarja osa 4. 3. painos. International Methelp.
- Mihalic, T. 2020. Conceptualising overtourism: A sustainability approach. *Annals of tourism research*, 84, 103025. Viitattu 6.5.2021. <https://janet.finna.fi>, *Annals of Tourism Research*.
- Milano, C., Cheer, J. M. & Novelli, M. 2018. Overtourism: A growing global problem. Viitattu 13.11.2021. <https://theconversation.com/overtourism-a-growing-global-problem-100029>
- Morrison, A. M. 2013. *Marketing and Managing Tourism Destinations*. Abingdon: Routledge.
- Muler Gonzalez, V., Coromina, L. & Galí, N. 2018. Overtourism: Residents' perceptions of tourism impact as an indicator of resident social carrying capacity - case study of a Spanish heritage town. *Tourism review*, 73, 3, 277–296. Viitattu 9.7.2021. <https://janet.finna.fi>, Emerald Insight.
- Musil, M. 2018. Overview of Management Approaches in the Regional Tourism Development. *Global Business and Finance Review*, 23, 1, 75–84. Viitattu 17.6.2020. <https://www.econbiz.de/Record/overview-of-management-approaches-in-the-regional-tourism-development-musil-martin/10011849916>
- Nilsson, J. H. 2020. Conceptualizing and contextualizing overtourism: The dynamics of accelerating urban tourism. *International journal of tourism cities*, 6, 4, 657–671. Viitattu 3.3.2022. <https://janet.finna.fi>, Emerald eJournals.
- Oklevik, O., Gössling, S., Hall, C. M., Steen Jacobsen, J. K., Grøtthe, I. P. & McCabe, S. 2019. Overtourism, optimisation, and destination performance indicators: A case study of activities in Fjord Norway. *Journal of sustainable tourism*, 27, 12, 1804–1824. Viitattu 17.11.2021. <https://janet.finna.fi>, Routledge.
- Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. 2019. Valtioneuvoston viestintäosaston tiedote 3.6.2019. Viitattu 20.8.2021. <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/sallistava-ja-osaava-suomi-sosiaalisesti-taloudellisesti-ja-ekologisesti-kestava-yhteiskunta>
- Padrón-Ávila, H. & Hernández-Martín, R. 2019. Preventing Overtourism by Identifying the Determinants of Tourists' Choice of Attractions. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 11, 19, 5177. Viitattu 25.2.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.
- Page, S. J. 2014. *Tourism Management*. 5. edition. Milton Park, Abingdon, Oxon; New York: Routledge.
- Pearce, D. G. 2014. Toward an Integrative Conceptual Framework of Destinations. *Journal of Travel Research*, 53, 2, 141–153. Viitattu 23.3.2021. <https://janetfinna.fi/>, SAGE Journals.
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Hellinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Moretti, S., Nawijn, J., Papp, B. and Postma, A. 2018. Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses. European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies. Brussels. Viitattu 4.10.2021. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU\(2018\)629184_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU(2018)629184_EN.pdf)

- Perkumienè, D. & Pranskūnienè, R. 2019. Overtourism: Between the Right to Travel and Residents' Rights. *Sustainability*, 11, 7, 2138. Viitattu 21.6.2021. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.
- Plichta, J. 2019. The co-management and stakeholders theory as a useful approach to manage the problem of overtourism in historical cities – illustrated with an example of Krakow. *International journal of tourism cities*, 5, 4, 685–699. Viitattu 4.3.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.
- Polese, F. & Minguzzi, A. 2010. Networking approaches for sustainable destination management. Julkaisussa *Advances in Tourism Destination Marketing: Managing Networks*. Toim. M. Kozak, J. Gnoth & L. Andreu, 113–124. Viitattu 21.2.2022. <https://janet.finna.fi>, ProQuest Ebook Central.
- Postma, A. & Schmuecker, D. 2017. Understanding and overcoming negative impacts of tourism in city destinations: Conceptual model and strategic framework. *Journal of tourism futures*, 3, 2, 144–156. Viitattu 4.10.2021. <https://janet.finna.fi>, ProQuest Central.
- Puusa, A. 2020a. Haastattelutyypit ja niiden metodiset ominaisuudet. Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. P. Puusa & A. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 103–117.
- Puusa, A. 2020b. Näkökulmia laadullisen aineiston analysointiin. Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. P. Puusa & A. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 145–156.
- Puusa, A. & Juuti, P. 2020a. Laadullisen tutkimuksen tieteenfilosofinen tausta. Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. P. Puusa & A. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 25–40.
- Puusa, A. & Juuti, P. 2020b. Laadullisen tutkimuksen olemus. Julkaisussa *Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät*. Toim. P. Puusa & A. Juuti. Helsinki: Gaudeamus, 75–85.
- Päijänteen biofäärialueen suunnittelu etenee – avoimissa työpajatilaisuuksissa haetaan ideoita hyvinvoinnin ja elinvoiman kestävään vahvistamiseen. 2022. *Mediatiedote* 20.1.2022. Viitattu 16.2.2022. <https://pajannebiosphere.fi/2022/01/20/mediatiedote-20-1-2022/>
- Romppanen, T. 2020. Liikaturismi ja sen haittavaikutuksia. *Opinnäytetyö, AMK. Karelia-ammattikorkeakoulu, matkailu- ja palveluliiketoiminnan koulutus*. Viitattu 3.2.2022. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2020060817615>
- Ruusuvuori, J. & Nikander, P. 2017. Haastatteluaineiston litterointi. Julkaisussa *Tutkimushaastattelun Käsikirja*. Toim. M. Hyvärinen, P. Nikander & J. Ruusuvuori. Tampere: Vastapaino, 421–444.
- Saarinen, J. 2017. Matkailun maantiede. Julkaisussa *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Toim. S. Veijola. Lapin yliopisto: Lapland University Press, 42–47. Viitattu 7.12.2020. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>
- Saarinen, J. 2014. Critical Sustainability. Setting the Limits to Growth and Responsibility in Tourism. *Sustainability*, 6, 1, 1–17. Viitattu 16.6.2020. <https://janet.finna.fi>, ProQuest Central.

Saraniemi, S. Kylänen, M. 2011. Problematizing the Concept of Tourism Destination. An Analysis of Different Theoretical Approaches. *Journal of Travel Research*, 50, 2, 133–143. Viitattu 23.3.2021. <https://janet.finna.fi/>, SAGE Journals.

Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta 2015-2025. 2015. Työ- ja elinkeinoministeriö. Viitattu 6.10.2021. <https://tem.fi/suomen-matkailun-kasvun-ja-uudistumisen-tiekartta-2015-2025>

Sustainable Travel Finland –ohjelma ja –merkki. 2020. Powerpoint-esitys ohjelmasta. Viitattu 1.3.2021. https://www.businessfinland.fi/4a0bce/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/sustainable_travel_finland_valmennus.pdf

Sustainable Travel In An Era Of Disruption. 2022. Tutkimusraportti. European Travel Commission. Viitattu 2.3.2022. <https://etc-corporate.org/uploads/2022/01/Sustainable-Travel-in-an-Era-of-Disruption-Impact-of-COVID-on-Sustainable-Tourism-Attitudes.pdf>

Sæþórsdóttir, A. D., Hall, C. M., & Wendt, M. 2020. Overtourism in Iceland: Fantasy or reality? *Sustainability*, 12, 18, 7375. Viitattu 29.6.2021. <https://janet.finna.fi>, ProQuest Central.

Taiminen, S. 2018. The negative impacts of overtourism on tourism destination from environmental and socio-cultural perspectives. Opinnäytetyö, AMK. Yrkehögskola Arcada, International Business. Viitattu 23.2.2022. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2018121721974>

Taylor, S. J., Bogdan, R. & DeVault, M. L. 2016. Introduction to qualitative research methods: A guidebook and resource. 4. painos. John Wiley & Sons. Viitattu 6.12.2021. <https://janet.finna.fi>, EBSCOHost Ebooks.

Timothy, D. J. 2021. Cultural heritage and tourism: An introduction. 2. painos. Channel View Publications.

Tourism Stakeholders. 2021. European Travel Commissionin työkalu sidosryhmien määrittelyyn. Julkaisussa Sustainable Tourism Implementation toolkit. Viitattu 13.3.2022. <https://etc-corporate.org/reports/sustainable-tourism-implementation-toolkit/>

Tunnisteellisuus ja anonymisointi. N.d. Artikkelit Tampereen yliopiston www-sivuilla. Viitattu 25.1.2022. <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/aineistonhallinta/tunnisteellisuus-ja-anonymisointi/>

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki: Tammi.

Tuominen, K. 2016. Benchmarking-käsikirja. Oy Benchmarking Ltd.

Tyrväinen, L. 2017. Matkailun ympäristövaikutukset. Julkaisussa Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Rovaniemi: Lapland University Press, 93–99. Viitattu 22.9.2020. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-310-952-0>

UNWTO. 2018. 'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary. Madrid: UNWTO. Viitattu 27.2.2022. <https://www.unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070>

Uusi Heatmap-verkkosivu näyttää Helsingin ruuhkaisimmat alueet reaaliajassa. 2021. Helsingin kaupunginkanslia 23.6.2021. Viitattu 20.2.2022.
<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunginkanslia/uusi-heatmap-verkkosivu-nayttaa-helsingin-ruuhkaisimmat-alueet-reaaliajassa>

Van Hoecke, R. & Fremaut, A. 2014. Eco- and sustainable tourism. Keywords for contemporary and responsible tourism. Julkaisussa Sustainable Tourism and Law. Toim. M. Faure. Haag: Eleven Internation Publishing, 11–21. Viitattu 28.11.2020. <https://janet.finna.fi>, ProQuest.

Vastuullisen matkailun puolesta. 2020. Sustainable Travel Finland –hankekuvaus. Viitattu 1.3.2021.
<https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland>

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. 2013. Johdanto matkailun tutkimukseen. Julkaisussa Matkailututkimuksen lukkirja. Toim. S. Veijola. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus, 16–29.

Veijola, S., Jokimäki, J. Kyyrö, K. & Jutila, S. 2020. Vierailukestävyyden kolmiomittausmalli. Julkaisussa Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimusjulkaisusarja 2020:26. Toim. S. Veijola & K. Kyyrö. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia, 87–106. Viitattu 13.3.2022. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

Veijola, S. & Kyyrö, K. 2020. Kulttuurisesti ja sosiaalisesti kestävän matkailun viitekehys. Julkaisussa Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimusjulkaisusarja 2020:26. Toim. S. Veijola & K. Kyyrö. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia, 12–28. Viitattu 1.9.2020. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

Veijola, S., Kyyrö, K., Jokimäki, J., Jutila, S., Matila, A. & Pasanen, H. 2020. Katsaukset nykyisin käytössä oleviin mittareihin ja seurantakeinoihin. Julkaisussa Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimusjulkaisusarja 2020:26. Toim. S. Veijola & K. Kyyrö. Helsinki: Valtioneuvoston kanslia, 52–75. Viitattu 1.9.2020.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>

Visit Jyväskylä tutuksi. 2021. Toimintakuvaus Visit Jyväskylä Regionin verkkosivuilla. Viitattu 23.2.2021. <https://visitjyvaskyla.fi/professionals/matkailutoimijalle/visit-jyvaskyla-tutuksi/>

Wall, G. 2019. Perspectives on the environment and overtourism. Teoksessa Overtourism. Issues, Realities and Solution. Toim. R. Dodds & R. W. Butler, 27–45. Berlin/Boston: De Gruyter.

Yhdessä enemmän – kestävää kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun. 2019. Suomen matkailustrategia 2019–2028 ja toimenpiteet 2019–2023. Työ- ja elinkeinonministeriön julkaisuja 2019:60. Viitattu 18.10.2021.
<https://tem.fi/documents/1410877/90165564/Suomen+matkailustrategia+2019-2028.pdf/8954accf-f137-58b9-bd67-e07e01e8d10c/Suomen+matkailustrategia+2019-2028.pdf?t=1630913852082>

Liitteet

Liite 1. Haastattelukutsu

Hei,

Lähestyn teitä opinnäytetyöhöni liittyvällä haastattelupyynnöllä. Opiskelen Jyväskylän ammattikorkeakoulussa Matkailu- ja palveluliiketoiminnan johtamista, Restonomi YAMK -tutkinnossa. Teen opinnäytetyötäni Visit Jyväskylä Regionille ja keskityn sen toiminta-alueeseen. Tutkin opinnäytetyössäni liikaturismin ilmiötä ja sen mahdollisuuteen varautumista matkailun alueorganisaation työssä. Opinnäytetyössäni on tavoitteena toteuttaa malli, joka auttaa matkailijavirtojen ohjauksessa ja joka huomioi liiallisen matkailun mahdollisuuden. Malli auttaa matkailun alueorganisaatiota kehittämään alueen matkailua entistä vastuullisemmin.

Matkailutoimialalla on ollut viime aikoina tunnetusti haasteita ja liikaturismin käsite voi tuntua kaukaiselta. Matkailutoimialan kestävyttä kehittävä Sustainable Travel Finland -ohjelma kuitenkin korostaa liikaturismin mahdollisuuksiin varautumisen tärkeyttä ennakoivasti. Liialliseksi koettu matkailu, vaikka se olisikin vain ajoittaista, voi vaikuttaa paikallisten hyväksyntään matkailua kohtaan, vaikuttaa negatiivisesti luontoon ja heikentää matkailupalvelujen koettua laatua. Opinnäytetyöni tukee Sustainable Travel Finland -ohjelman mukaisten vastuullisuustoimien kehittämistä Keski-Suomen alueella.

Kutsun haastatteluihin Visit Jyväskylä Regionin kanssa yhteistyössä olevien kuntien edustajia. Haastattelut voidaan toteuttaa Teamsissa, Zoomissa tai kasvotusten koronaohjeistukset huomioiden. Haastattelut perustuvat vapaaehtoisuuteen. Haastattelut on tarkoitus toteuttaa marras-joulukuussa 2021 ja ne nauhoitetaan aineiston hyödyntämiseksi opinnäytetyössä. Haastatteluaineistoa käsitellään anonymisti. Haastatteluaineistoa käsitellään ja säilytetään ainoastaan opinnäytetyön tekemisen ajan, jonka jälkeen aineisto hävitetään.

Toivon, että sinulla on aikaa osallistua haastatteluun. Olethan minuun sähköpostitse yhteydessä, niin sovitaan haastatteluaika.

Ystävällisin terveisin, Sanna Maukonen

Liite 2. Teemahaastattelun kysymykset

1. Haastateltavan taustatiedot:

Työtehtävä:

Työkokemus tehtävässä:

2. Kunnan alueella tapahtuva matkailu

- Miten matkailutoimi on järjestetty kunnassanne?
 - Kuka tai millainen organisaatio siitä vastaa?
- Kertoisitko kuntanne alueen tärkeimmistä matkailukohteista tai -yrityksistä?
- Kuinka matkailun sesonkiluonteisuus näyttäytyy kunnassanne?

3. Kestävä matkailu

- Miten kuvailisit kestävä matkailua kuntanne alueella?
- Mitkä ovat alueenne matkailun haasteet kestävyuden näkökulmasta?

4. Liikaturismi

- Millaista kunnan asukkaiden pääsääntöinen suhtautuminen matkailuun on?
- Onko kunnassanne määritelty alueen kantokykyä?
 - Jos on, onko alueella havaittu kantokyvyn ylittävää matkailua?
- Millaisia paikkoja, kohteita tai yrityksiä tunnistat kunnassanne, joissa on mahdollisuus liialliseen matkailun aiheuttamaan ruuhkautumiseen?
- Miten ruuhkautumista voisi ennaltaehkäistä?

5. Matkailijavirtojen ohjaus

- Millaisia toimia kunnassanne on tehty tai on suunnitteilla matkailijavirtojen ohjaamiseksi?
- Millaiseksi koet matkailijavirtojen ohjaamisen merkityksen ympärivuotisen matkailun kehittämisessä?
- Millaisia matkailijavirtojen ohjaustoimenpiteitä toivoisit matkailun alueorganisaatiolta?

Liite 3. Tutkimusaineistona käytetyn verkkoaineiston lähdeluettelo

Blogit

Framba, A. 2020. Overtourism: Causes, Consequences and Solutions. Blogikirjoitus Ecobnb -sivustolla. Julkaistu 14.2.2020. Viitattu 2.3.2022. <https://ecobnb.com/blog/2020/02/overtourism-causes-consequences-solutions/>

Friman, I. 2021. Liikaturismin hillintää. Matkailevat tutkijat -blogi. Julkaistu 28.5.2021. Viitattu 2.3.2022. <https://matkailevattutkijat.wordpress.com/2021/05/28/liikaturismin-hillintaa-28-5-2021/>

Maclaren, F. T. 2017. Managing cultural tourism impacts in Europe – Learning from Florence. Sustainable Travel International -sivuston blogi. Julkaistu 5.10.2017. Viitattu 2.3.2022. <https://sustainabletravel.org/managing-cultural-tourism-impacts-in-europe-learning-from-florence/>

Pohjoisen politiikasta. 2020. Kiertoreitti-blogi. Julkaistu 5.3.2020. Viitattu 2.3.2022. <https://kiertoreitti.com/blogi/pohjoisenpolitiikasta>

The St. Kitts Sustainable Destination Council: An Innovative Model For Destination-wide Sustainable Tourism Cooperation. 2017. Sustainable Travel International -sivuston blogi. Julkaistu 22.11.2017. Viitattu 2.3.2022. <https://sustainabletravel.org/st-kitts-sustainable-destination-council/>

Tilli, E., Arponen, C., Karjanlahti, J. & Hast, S. 2021. Matkailumarkkinointi – osasyllinen liikamatkailuun? Matkailevat tutkijat -blogi. Julkaistu 5.8.2021. Viitattu 2.3.2022. <https://matkailevattutkijat.wordpress.com/2021/08/05/matkailumarkkinointi-osasyllinen-liikamatkailuun-5-8-2021/>

Vail, Colorado: What a Sustainable Mountain Resort Destination Looks Like. 2018. Sustainable Travel International -sivuston blogi. Julkaistu 20.7.2018. Viitattu 2.3.2022. <https://sustainabletravel.org/vail-what-sustainable-mountain-destination-looks-like/>

What we want to do to help combat overtourism. 2019. Spotted by locals -blogi. Julkaistu 25.7.2019. Viitattu 2.3.2022. <https://www.spottedbylocals.com/blog/overtourism/>

Lehdistötiedotteet

Why 'Going Green' Pays Off: Sustainable Practices Drive Destination Choice For A Majority Of Travelers, New Research Unveils. 2016. Lehdistötiedote. Julkaistu 12.5.2016. Viitattu 2.3.2022. <https://sustainabletravel.org/why-going-green-pays-off-sustainable-practices-drive-destination-choice-for-a-majority-of-travelers-new-research-unveils/>

Artikkelit

Fes, N. 2020. How The Social Media Cause Overtourism? TourismReview News 27.1.2020. Viitattu 2.3.2022. <https://www.tourism-review.com/overtourism-is-out-of-hand-solutions-are-needed-news11370>

Holmberg, E. & Ritalahti, J. 2019. From overtourism to undertourism – global and Finnish perspectives. eSignals 22.12.2019. Viitattu 2.3.2022. <https://esignals.fi/en/category-en/travel/from%E2%80%AFovertourism%E2%80%AFto%E2%80%AFundertourism%E2%80%AF-global-and-finnish-perspectives%E2%80%AF/#b07434e0>

Jaakkola, S. 2021. Nopea pudotus liikamatkailusta nollamatkailuun vahvistaa paikallisten asenteita: paluu entiseen ei ole vaihtoehto. Valpas Media 27.1.2021. Viitattu 2.3.2022. <https://valpas.media/artikkelit/yhteisot-ja-kulttuurit/nopea-pudotus-liikamatkailusta-nollamatkailuun-vahvistaa-paikallisten-asenteita-paluu-entiseen-ei-ole-vaihtoehto/>

Minihane, J. 2019. Destination trouble: Can overtourism be stopped in its tracks? CNN Travel 2.7.2019. Viitattu 2.3.2022. <https://edition.cnn.com/travel/article/how-to-stop-overtourism/index.html>

Raita-aho, S. 2019. Suomenlinnan asukkaat harmittelevat katoavia pyykkejä ja pyöriä – liikamatkailu rasittaa monia maailman kaupunkeja. Yle 8.7.2019. Viitattu 2.3.2022. <https://yle.fi/uutiset/3-10867269>

Vaarama, V. 2019. Valtava turistibuumi tuottaa ongelmia Islannissa – mitä Lappi voisi siitä oppia? Yle 15.2.2019. Viitattu 2.3.2022. <https://yle.fi/uutiset/3-10648282>

Muut avoimet aineistot

Hyvinvoivan Suomenlinnan säilyttäminen jälkipolville. Suomenlinnan hoito- ja käyttösuunnitelma 2020–2024. N.d. Hoito- ja käyttösuunnitelma. Suomenlinnan hoitokunta. Viitattu 2.3.2022. <https://frantic.s3.eu-west-1.amazonaws.com/suomenlinna/sites/2/2020/04/30080636/Suomenlinnan-hoito-ja-k%C3%A4ytt%C3%B6suunnitelma.pdf>

Liite 4. E-opas ja malli matkailijavirtojen ohjaamiseen liikaturismin näkökulmasta

Essentials of overtourism

Lyhyt infopaketti liikaturismin ilmiön mahdollisuuden
huomioinnista destinaatiossa

Matkailijavirtojen ohjauksella kestävämpää matkailua

Malli matkailijavirtojen ohjaamiseen
Visit Jyväskylä Regionin alueella

Tehnyt: Sanna Maukonen YAMK-opinnäytetyössään
Julkaistu 4/2022



Kuva: Ingmar Wein, Visit Jyväskylä

Liikaturismi

Miten ennakoida?

Mitä on liikaturismi?

Matkailijamäärien **hallitsematon** kasvu
 Jatkuvaa tai kausittaista
 Kapasiteetin kuormitusta
 Muutoksia elämäntapaan, palveluiden saatavuuteen ja yleiseen hyvinvointiin
 Vastakohta vastuulliselle matkailulle

Ilmiön kehittyminen

Edulliset matkat
 Varallisuuden kasvu
 Elintason kasvu
 Helppo saavutettavuus
 Kasvumyönteiset asenteet
 Intressien ristiriidat
 DMO:n johtamisen haasteet
 Sosiaalinen media

Yleisimpiä ongelmia ilmiöstä

Airbnb:n yleisyys
 Kilpailun vääristyminen
 Ruuhkautuminen
 Pitkät jonot
 Palvelujen saatavuuden heikentyminen
 Roskaisuus, saasteet
 Turvattomuuden tunne
 Tyytymättömyys, ärtyneisyys
 Paikan vetovoiman ja kilpailuedun heikentyminen

Esimerkkikohteita, joissa pohdittu ratkaisuja

Barcelona
 Venetsia
 Kööpenhamina
 Islanti
 Suomenlinna

Ennakointi

Monialainen, tiivis sidosryhmäyhteistyö
 Osallistaminen
 Avoin viestintä
 Keskustelun herättäminen
 Tiedon jakaminen

Seurannan ja mittaamisen suunnittelu
 Kantokyvyn/vierailukestävyiden pohdinta
 Tutkimusten toteutus
 Rajoittavien toimenpiteiden ennakoiva suunnittelu

SMOT - analyysi

Liikaturismin mahdollisuuden huomioinnista
Keski-Suomessa

Vahvuudet

Ammattitaitoinen DMO
Kestävä matkailu –
strateginen valinta
Tavoite kestävään kasvuun
Maakunnan Region-yhteistyö
Aktiivista kehittämis- ja hanketyötä
Aktiivisia sidosryhmiä
Alueen vetovoimatekijät

Heikkoudet

Herkkiä luontokohteita
Eri intressien välinen tasapainoilu
Kantokyvyn tunnettuus
LAC-malli ei vielä käytössä
Keski-Suomen puistoalueilla
Hiljattain alkanut Region yhteistyö –
tiedon puute kunnissa?

Mahdollisuudet

Maaseudun vahvistaminen
Palvelutarjonnan kasvattaminen
Uutta liiketoimintaa
Yrittäjyyden vahvistaminen
Uusien asiakasryhmien tavoittaminen
Kestävät arvot matkailijoilla
Paikallisten ja matkailijoiden
tyytyväisyys

Uhat

Haitalliset vaikutukset ympäristöön
Paikallisten tai matkailijoiden
tyytymättömyys
UNESCO:n tai muiden kohteiden
liikakuormitus
Paikan uniikin luonteen muuttuminen
Eri intressien aiheuttamat ristiriidat
Ruuhekaisuus
Turvattomuuden tunne

Matkailijavirtojen ohjaamisen mallilla kohti kestävää matkailua

