



Tiia-Mari Elovaara

**SAARISELKÄ – TUNTEMATTOMASTA ERÄMAA-ALUEESTA
KANSAINVÄLISEKSI MATKAILUKESKUKSEKSI**

Maantieteen pro gradu -tutkielma

Turku 2020

Turun yliopiston laatujaarjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Luonnontieteiden ja tekniikan tiedekunta

Maantieteen ja geologian laitos

ELOVAARA, TIIA-MARI: Saariselkä – tuntemattomasta erämaa-alueesta
kansainväliseksi matkailukeskukseksi

Pro gradu tutkielma, 104 sivua, 9 liitesivua

30 op, maantiede

Toukokuu 2020

Matkailusta on kehittynyt maailmanlaajuisesti merkittävä toimiala, jonka merkitys on kasvanut erityisesti toisen maailmansodan jälkeen infrastruktuurin kehittyessä, vapaa-ajan lisääntyessä ja yhteiskuntien muuttuessa. Nykyisessä kansainvälisessä maailmassa matkustaminen on helppoa ja nopeaa. Nämä muutokset ovat mahdollistaneet myös Saariselän kehittymisen 1900-luvun alkupuoliskon kauttakulkualueesta ja harvojen tuntemasta erämaasta 2020-luvun kansainvälisesti tunnetuksi matkailukohteeksi.

Tässä pro gradu -tutkielmassa tarkastellaan Saariselän matkailun kehityskulkua sen nykyiseen tilanteeseen sekä selvitetään alueen matkailutoiminnan vahvuuksia ja haasteita liittäen ne myös kestävä matkailun ja ilmastonmuutoksen aihepiireihin. Tutkimus toteutetaan kolmentoista puolistrukturoidun haastattelun avulla. Tutkielmaa varten haastateltavat henkilöt työskentelevät erilaisissa matkailuun liittyvissä yrityksissä, organisaatioissa tai vastaavissa maakunnan, kunnan tai paikallisella tasolla. Aineistonkeruun tavoitteena on mahdollisimman laajan yleiskuvan saaminen sekä erilaisten näkökulmien yhdistäminen aiheeseen liittyen.

Saariselän matkailu nojaa vahvasti luontoon, minkä vuoksi myös kestävä matkailun mukainen toiminta koetaan alueella tärkeänä. Vaikka monet matkailuyritykset eivät tuo kestävä matkailua näkyvästi markkinoinnissaan esiin, kestävä matkailun mukaisia toimenpiteitä harjoitetaan esimerkiksi kierrättämällä, suosimalla lähiruokaa, hyödyntämällä energiatehokkaita ratkaisuja, kunnioittamalla luontoa sekä tarjoamalla matkailijoille asiantuntevia matkailupalveluja. Näiden toimien voidaan kokea olevan myös eräänlaista kompensatiota alueen lentomatkailusta riippuvaiselle luonteelle. Ilmastonmuutokseen sopeutuminen koetaan haastateltavien keskuudessa tärkeäksi, sillä alueen matkailu toimii täysin luonnon ehdoilla. Ilmastonmuutoksen arvioidaan jo aiheuttaneen muutosta alueella esimerkiksi lauhempien ja arvaamattomampien talvien muodossa.

Saariselkä on vetovoimainen matkailukeskus, jossa kehitystä tapahtuu esimerkiksi matkailun tuotekehityksen ja uusien matkailuyritysten muodossa. Alueen puhdas luonto, arktiset luonnonilmiöt, turvallisuus ja ainutlaatuiset matkailutuotteet eivät kuitenkaan yksinään riitä, vaan monet haasteet alueella kaipaavat ratkaisuja. Tällaisia ovat muun muassa rakennuskannan kunto, saavutettavuus, voimakkaat sesonkivaihtelut ja majoitustarjonnan taso. Alueen tulevaisuus nähdään kuitenkin valoisana ja kehityksen toivotaan jatkuvan hallitusti. Matkailutoimijat kuitenkin tiedostavat myös maailman arvaamattomien tapahtumien luovan epävarmuuksia matkailutoiminnalle, minkä vuoksi matkailututkimuksella on suuri merkitys myös tulevaisuudessa.

Asiasanat: Saariselkä, matkailu, kestävä matkailu, ilmastonmuutos, matkailun kehitys

UNIVERSITY OF TURKU
Faculty of Science and Engineering
Department of Geography and Geology

ELOVAARA, TIIA-MARI: Saariselkä – from an unknown wilderness to an international tourist destination

Master's thesis, 104 pp., 9 appendix pp.
30 ECTS, Geography
May 2020

Tourism has developed into a significant worldwide industry. Its significance has only grown after the Second World War when infrastructure developed, leisure time increased and societies changed. In today's international world, traveling is fast and easy. These changes have made it possible for Saariselkä, too, to develop from its status as a transit area and a wilderness only few knew about during the first half of the 20th century, to an internationally known tourist destination in the 2020s.

In this master's thesis, the development of the tourism of Saariselkä is examined and its strengths and challenges are analysed. These will also be linked to the themes of sustainable tourism and climate change. The research is conducted through thirteen semi-structured interviews. The interviewees work in different tourism companies, organizations or similar on either provincial, municipal or local level. The aim of the data collection is to gain a broad overview on the theme and to piece different perspectives together.

Sustainable tourism in Saariselkä is regarded important due to the tourism industry's high dependence on nature. Even though few tourism companies capitalize sustainable tourism in their marketing, there are multiple ways in which sustainable action is pursued: by recycling, giving preference to locally produced food, developing energy-efficient solutions, respecting nature and by offering tourists professional tourism services. These deeds can also be seen as a partial compensation regarding the area's dependence on air travel. Adapting to climate change is regarded important among the interviewees, mostly because tourism in the region is operated fully on the terms of nature. Climate change can be seen to already have caused changes in the area in the form of mild and wayward winters.

Saariselkä is a prosperous tourist destination, where development occurs in the forms of new tourism products and companies. Clean nature, arctic phenomena, safety and unique tourism products alone are not enough as there are multiple challenges in the urge for a solution. These include, among others, the shape and visuality of the built-up area, accessibility, strong seasonal changes and the standard of the accommodation. The future of the area is considered to be bright, and development is hoped to continue in a controlled manner. Tourism operators are aware of the uncertain future of tourism industry because of its fluctuating character due to global events. This is why tourism research will have a great significance also in the future.

Key words: Saariselkä, tourism, sustainable tourism, climate change, tourism development

Sisällysluettelo

1 Johdanto	1
2 Matkailun tutkimus ja maantiede	4
2.1 Matkailu tutkimus- ja tieteenalana	4
2.2 Matkailumaantiede	6
3 Matkailun käsitteitä	9
3.1 Matkailu.....	9
3.2 Matkailija.....	11
3.3 Matkailukohde.....	11
3.4 Matkailutuote.....	13
3.5 Matkailusezonki.....	14
3.6 Saavutettavuus.....	15
3.7 Kulttuuri- ja luontomatkailu	16
4 Matkailun kestävyys ja tulevaisuus.....	19
4.1 Matkailun vaikutukset ja kestävä matkailu	19
4.2 Matkailun tulevaisuus.....	22
5 Tutkimusalue.....	26
5.1 Saariselkä–Kiilopää–Kakslauttanan -matkailualue	26
5.2 Tuntemattomasta erämaa-alueesta kansainväliseksi matkailukeskukseksi	28
5.2.1 Saariselän matkailun alkutaival	28
5.2.2 Matkailun voimakkaan kehityksen vuosikymmenet.....	29
5.2.3 Matkailun huippusezonki siirtyy kesältä talveen	33
5.2.4 Lentoliikenteen, majoituskapasiteetin ja kansainvälisyyden kehitys matkailukehityksen kuvaajina.....	35
5.3 Saariselkä matkailukeskuksena 2000-luvulla.....	39
5.3.1 Saariselän matkailun kansainvälisyys.....	39
5.3.2 Saariselän matkailutuotteet	43
5.3.3 Saariselän matkailun kehittämistavoitteet	47
5.4 Urho Kekkosen kansallispuisto osana Saariselän matkailua.....	49
6 Aineisto ja menetelmät.....	52
6.1 Puolistrukturoidut haastattelut.....	52
6.2 Sisällönanalyysi.....	56
6.3 Eettiset kysymykset ja haastateltavien anonymiteetti	58

7 Tulokset.....	59
7.1 Saariselän matkailun kehitys nykyisenlaiseksi.....	59
7.1.1 Matkailijakunnassa tapahtuneet muutokset	59
7.1.2 Matkailutuotteissa tapahtuneet muutokset.....	61
7.1.3 Matkailusesongeissa tapahtuneet muutokset	65
7.1.4 Saavutettavuudessa tapahtuneet muutokset	67
7.2 Kestävä matkailu ja ilmastonmuutos Saariselän matkailun viitekehyksessä	68
7.3 Saariselän matkailun haasteet ja vahvuudet nyt ja tulevaisuudessa	72
7.3.1 Matkailun haasteet Saariselällä.....	72
7.3.2 Matkailun vahvuudet Saariselällä	76
8 Pohdinta	79
8.1 Saariselän matkailun muuttuva luonne vuosikymmenten aikana.....	79
8.1.1 Matkailutilastoinnin puutteet	79
8.1.2 Matkailun ympärivuotisuuden tavoite	81
8.1.3 Matkailukohteiden ominaisuudet ja niiden vaikutus matkailuun	84
8.2 Onko kestävän matkailun saavuttaminen mahdollista Saariselällä?	86
8.3 Saariselän matkailun tulevaisuus arvaamattomassa maailmassa	89
9 Johtopäätökset	92
Kiitokset	94
Lähteet.....	95
Liitteet	

1 Johdanto

Matkailu on muodostunut maailmanlaajuisesti merkittäväksi ja yhdeksi nopeimmin kasvavista taloudellisista toimialoista (Tourism – an economic and social phenomenon 2019). Matkailulla on kokonaisvaltainen vaikutus maailmaan: se vaikuttaa esimerkiksi talouteen, rakennettuun ja luonnonympäristöön, matkailun kohdealueiden paikalliseen väestöön sekä matkailijoihin itseensä (Measuring sustainable tourism 2019). Maailmanlaajuisesti matkailun kasvava merkitys on näkynyt matkailijamäärän suoranaisena räjähdysenä toisen maailmansodan jälkeen, kun kansainvälisten matkailijoiden määrä nousi maailmalla noin kuudessa vuosikymmenessä 25 miljoonasta aina 900 miljoonaan saakka (Williams 2009: 3).

Matkailu on ilmiönä merkittävä, sillä se kertoo ihmiskunnan historiasta ja siitä, miten esimerkiksi erilaisten liikennemuotojen, kuten raide- ja lentoliikenteen kehittyminen ovat vaikuttaneet ihmisten liikkumiseen ja jokapäiväiseen elämään (Kostiainen ym. 2004). Matkailun voidaan nähdä myös luovan jakoa ”meidän” ja ”muiden” välille (Wang 2000, cit. Hall 2005). Matkailua on menneisyydessä pidetty modernien ihmisten toimintana, joka erotti hyväosaiset huono-osaisemmista. Ihmiset, joilla oli tarpeeksi rahaa, pystyivät matkustamaan vapaa-ajanvieton ja hauskanpidon vuoksi, kun taas ihmiset, joilla ei ollut resursseja matkustaa, nähtiin taloudellisesti ja sosiaalisesti huono-osaisempina.

Noin puolet maailman kansainvälisestä matkailusta suuntautui vuonna 2018 Eurooppaan (International Tourism Highlights...2019). Suomeen saapuvista matkailijoista lähes kolme neljäsosaa oli vuonna 2018 eurooppalaisia ja aasialaiset muodostivat kansainvälisistä matkailijoista viidesosan (Country profile - Inbound profile s.a.). Kehitys on ollut nopeaa, sillä vielä vuonna 2010 peräti yhdeksänkymmentä prosenttia Suomeen saapuvista matkailijoista oli eurooppalaisia aasialaisten osuuden ollessa ainoastaan kuusi prosenttia. Myös Lapin matkailu on kasvanut erityisesti talvikaudella ja esimerkiksi vuosien 1996 ja 2014 välillä joulukuun matkailijamäärät ovat kasvaneet noin yhdeksän prosenttia vuodessa (Falk & Vieru 2019).

Nykyajan matkailutrendejä ovat Maailman matkailujärjestö UNWTO:n (United Nations World Tourism Organization) mukaan muun muassa hyvinvointimatkailu, matkakokemusten jakaminen sosiaalisessa mediassa, yksin matkustaminen, useamman sukupolven yhdessä matkustaminen sekä kestävä matkailu (International Tourism Highlights...2019). Maailmanlaajuisesti yli puolet tehdyistä kansainvälisistä matkoista on vapaa-ajan matkoja. Lisäksi noin neljäsosa matkoista tehdään terveyteen, uskontoon tai sukulaisten ja ystävien luona vierailuun liittyvistä syistä. Lähes kuusikymmentä prosenttia vuoden 2018 aikana tehdyistä kansainvälisistä matkoista tehtiin lentäen ja esimerkiksi junamatkustamisen osuus oli ainoastaan kaksi prosenttiyksikköä.

Matkailu on usein taloudellisesti tärkeä elinkeino monille syrjäseuduille (Hakkarainen & Tuulentie 2008). Esimerkiksi Lapissa matkailu on merkittävä elinkeino ja työllisyysentarjoaja, ja Lapin matkailua onkin kehitetty määrätietoisesti 1980-luvulta lähtien (Halpern 2008: 30; Hakkarainen & Tuulentie 2008). Tätä tarkoitusta varten Lapin

Liitto julkaisee noin neljän vuoden välein Lapin matkailustrategian, jonka tavoitteena on Lapin Liiton mukaan ”edistää Lapin matkailuelinkeinon kilpailukykyä ja kasvua, tukea matkailukeskusten ja -alueiden kehittämistyötä sekä lisätä matkailun kehittämiseen kohdennetun julkisen tuen vaikuttavuutta” (Lapin matkailustrategia 2020).

Tässä pro gradu -tutkielmassa tutkitaan Saariselän matkailua haastattelemalla matkailuyrittäjiä sekä muita matkailutoimialaan liittyviä toimijoita maakunnan, kunnan ja paikallisella tasolla. Tutkielman kohteeksi valikoitui Saariselkä useasta syystä. Saariselkä on Euroopan unionin pohjoisin matkailukeskus, joka sijaitsee myös Lapin saamelaisalueella, eli saamelaiskulttuuri on alueella vahvassa asemassa (Inari-Saariselkä -matkailualue s.a.; Laanilan majatalosta...s.a.). Saariselkä on matkailukohteena hyvin mielenkiintoinen, sillä alue on rakennettu nimenomaan matkailutoimintaa ajatellen täysin ”tyhjästä” (Hemmi & Vuoristo 1993). Monessa muussa lappilaisessa matkailukeskuksessa, esimerkiksi Ylläksellä, matkailutoiminta on syntynyt jo olemassa olleiden kylien ympärille, jolloin niiden infrastruktuuria on pystytty hyödyntämään matkailun kehittämisessä (Ylläksen kylät ja historia s.a.).

Lapissa on tehty runsaasti erilaisia matkailuun liittyviä tutkimuksia ja monissa näistä tutkimuksista aineiston keruu on kohdennettu matkailukeskuksiin ja näin on pystytty tekemään vertailuja niiden välillä. Saariselän matkailukeskus on ollut mukana esimerkiksi tutkimuksissa, joissa on tutkittu aluekehitystä, matkailijoiden näkemyksiä alueen identiteetistä, asukkaiden näkökulmia Saariselän merkityksellisiin paikkoihin liittyen sekä matkailun ilmastonmuutokseen sopeutumista (Haantie 2013; Kaján 2014a; Kaján 2014b; Tervo-Kankare ym. 2018).

Tämän tutkielman tavoitteena on selvittää Saariselän matkailuyrittäjien ja muiden alueen matkailutoimintaan liittyvien haastateltavien näkemyksiä Saariselän matkailun nykytilanteesta, sen kehityksestä ja tulevaisuudesta. Lisäksi tutkielmassa selvitetään Saariselän matkailun vahvuuksia ja haasteita matkailun kehityksen kannalta sekä tutkitaan haastateltavien näkemyksiä Saariselän matkailun kestävydestä sekä ilmastonmuutoksen mahdollisista vaikutuksista alueen matkailulle.

Tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaiseksi Saariselän matkailu on kehittynyt haastateltavien näkökulmasta

- a) matkailijakunnaltaan?
- b) matkailutuotteiltaan?
- c) matkailusesongeiltaan?
- d) saavutettavuudeltaan?

2. Millaisia näkemyksiä haastateltavat liittävät kestäväan matkailuun ja ilmastonmuutokseen Saariselän matkailun viitekehysessä?

3. Millaisia a) vahvuuksia ja b) haasteita haastateltavat liittävät Saariselän matkailuun nyt ja tulevaisuudessa?

Tutkimuskysymyksessä yksi olen päätynt kuvailemaan Saariselän matkailua matkailijakunnan, matkailutuotteiden, matkailusesonkien sekä saavutettavuuden näkökulmasta, sillä näiden neljän osa-alueen avulla pystytään selvittämään kattavasti Saariselän matkailun rakennetta muun muassa matkailijoiden kansainvälisyyden, matkailutarjonnan, vuodenaikaisvaihtelun sekä matkustusmuotojen osalta.

2 Matkailun tutkimus ja maantiede

2.1 Matkailu tutkimus- ja tieteenalana

Matkailun merkittävä kasvu elinkeinona on yksi syy siihen, miksi tutkijat ovat kiinnostuneet matkailusta yhä enemmän (Kostiainen ym. 2004: 10). Matkailuyritysten ja -organisaatioiden määrän kasvaessa ja niiden välisen yhteistyön lisääntyessä matkailu on alkanut näyttäytyä yhä yhtenäisempänä toimialana ja matkailulla voidaan nähdä olleen jo 1980-luvulla valmiuksia muodostaa oma tieteenalansa, olihan matkailusta tehty jo monia tieteellisiä tutkimuksiakin (Leiper 1981).

Leiper (1981) jakoi 1980-luvun alussa matkailun kolmeen osa-alueeseen, joita ei hänen mukaansa pystyittäisi tutkimaan tyydyttävällä tasolla muiden tieteenalojen sisällä: 1) matkailuteollisuuden toiminta, 2) kansainvälisen matkailun piirteet ja siihen vaikuttavat tekijät ja 3) matkailun kehitys ja sen hallinta. Matkailuopetusta toteutettiin 1980-luvulla esimerkiksi Sydneyn Technical Collegessa kolmeen edellä mainittuun teemaan liittyen. Teoreettisena viitekehyksenä matkailussa pidettiin tällöin Leiperin luomaa matkailun systeemiteoriaa, jossa matkailu jaetaan erilaisiin osa-alueisiin. Tätä jakoa käsitellään tarkemmin matkailumaantiedettä käsittelevässä osiossa 2.2.

Matkailututkimuksen suosion nousua selittävät muun muassa matkailun kulttuurinen, poliittinen ja taloudellinen merkitys (Kostiainen ym. 2004: 12). Esimerkiksi matkailun mukanaan tuomat taloudelliset hyödyt ovat saaneet maat ja alueet kehittämään matkailutarjontaansa yhä määrätietoisemmin. Matkailu on ollut kasvava toimiala jo toisen maailmansodan jälkeiseltä ajalta saakka, vaikkakin enemmän huomiota matkailun vaikutuksiin on alettiin kiinnittää vasta muutaman vuosikymmenen kuluttua toisen maailmansodan päättymisestä (Smith 1989). Matkailuun keskittyviä tieteellisiä julkaisukanavia on ollut olemassa jo vuosikymmeniä (Tribe 2009). Esimerkiksi *Annals of Tourism Research* -lehteä on julkaistu jo vuodesta 1973 lähtien ja se sijoittuu nykyisin julkaisufoorumiluokassa tasolle 3, eli korkeimmalle mahdolliselle tasolle (Tribe 2009; Julkaisukanavahaku 2019).

Matkailututkimusta voidaan tehdä useasta eri näkökulmasta ja tutkiakseen matkailua on tutkijan ymmärrettävä matkailun moniulotteisuus (Smith 1989). Matkailua voidaan tutkia esimerkiksi yksilön näkökulmasta, sillä ymmärtääkseen matkailua, on tutkijan ymmärrettävä myös yksilön käyttäytymistä sekä matkailun sosiaalista ulottuvuutta. Matkailu on elinkeino monelle ihmiselle, minkä vuoksi matkailun alttius globaaleille tapahtumille on myös ymmärrettävä. Toimialana matkailuun liittyvät läheisesti myös lukuisat teollisuudenalat ja muu toiminta, kuten liikenne, majoitus- ja tapahtumapalvelut, jälleenmyyntipalvelut ja ruokapalvelut. Matkailu on ennen kaikkea myös maantieteellinen ilmiö, jossa keskiössä on ihmisten liikkuminen eri alueiden välillä. Maantieteellisestä näkökulmasta voidaan tutkia esimerkiksi matkailun volyyymia eri alueilla ja ajassa tai esimerkiksi paikkojen imagoa, jolla on suuri vaikutus matkakohteen houkuttelevuuteen.

Suomessa matkailua on tutkittu 1960-luvulta lähtien varsinkin talousmaantieteen puitteissa (Hemmi & Vuoristo 1993: 12). Jafarin ja Ritchien (1981) mukaan

matkailututkimus perustui 1980-luvulla erityisesti viiteen eri tutkimusalaan: sosiologiaan, psykologiaan, maantieteeseen, kauppatieteisiin ja antropologiaan. Tutkimusalana matkailu onkin hyvin monitieteistä ja Hemmin ja Vuoriston (1993: 12) mukaan sen tutkimuksessa ovat vielä 1990-luvulla korostuneet maantieteen lisäksi erityisesti taloustiede ja sosiologia.

Smith (1989) käsitteli 1980-luvun loppupuolella tekijöitä, jotka aiheuttavat haasteita matkailuun liittyvän tiedon keräämisessä ja siten matkailututkimuksen toteuttamisessa. Tällöin luotettavaa aineistoa matkailun taloudellisista vaikutuksista ei vielä ollut ja matkailutoiminta oli hyvin pirstaloitunutta ja järjestäytymätöntä. Matkailua tapahtuu maantieteellisesti hyvin erilaisissa paikoissa ja mittakaava matkailutoiminnalle on hyvin vaihtelevaa. Matkailu on myös toimialana hyvin riippuvainen muista toimialoista ja niissä tapahtuvista muutoksista. Lisäksi matkailun tulevaisuuteen liittyy runsaasti epävarmuustekijöitä, mikä puolestaan lisää entisestään matkailututkimuksen haastavuutta.

Matkailututkimuksen alkuaajoista lähtien tutkijat ovat olleet erimielisiä siitä, onko matkailu oma tieteenalansa (Tribe 1997). Esimerkiksi matkailututkija John Tribe ei kokenut 1990-luvulla matkailun olevan itsenäinen tieteenala. Yksi syy tähän on se, että matkailu on käsitteenä hyvin yleisluontoinen ja sillä on useita erilaisia merkityksiä. Tribe myös näkee matkailututkimuksen nuoruuden sen akateemisen uskottavuuden heikkoutena. Tästä huolimatta monet tutkijat ovat omien tieteenalojensa sisällä kiinnostuneet tutkimaan matkailua erilaisista näkökulmista, minkä seurauksena myös matkailualaan liittyvää opetusta tarjotaan monien tieteenalojen puitteissa.

Matkailun moniulotteisuus ja monitieteellisyys voidaan kokea haittana matkailututkimuksen yhtenäisyyden kannalta (Ecthner & Jamal 1997). Tämä johtuu siitä, että matkailua tutkitaan useiden tieteenalojen sisällä, jolloin jokaisella eri tieteenalan tutkijalla on erilaiset lähtökohdat matkailututkimukseen, mikä taas heijastuu tutkimuksen toteutustapoihin ja sen näkökulmiin. Tämän seurauksena matkailun oman teoreettisen viitekehyksen muodostaminen on hyvin haastavaa.

Osa tutkijoista pitää matkailua itsenäisenä, vaikkakin varhaisessa vaiheessa olevana, tieteenalana (Tribe 1997: 642). Monet tutkijat kuitenkin kokevat teoreettisen viitekehyksen puutteen olevan pääasiallinen este tieteenalastatuksen saavuttamiselle. Matkailun yksi vahvuus on siihen liittyvien käsitteiden monipuolisuus ja laajuus, mutta toisaalta nämä käsitteet eivät yhdessä muodosta eheää teoreettista viitekehystä, jonka avulla maailmaa ja sen ilmiöitä voitaisiin analysoida.

Johnston (1991) on asettanut tieteenalalle kriteerejä, jotka sen tulee täyttää saavuttaakseen itsenäisen tieteenalan aseman. Näitä ovat tieteenalan läsnäolo akateemisessa maailmassa ja yliopisto-opetuksessa, erilaisissa yhdistyksissä sekä tieteellisten julkaisusarjojen olemassaolo. Hallin (2005) mukaan 2000-luvun matkailututkimus täyttää jokaisen edellä mainitun kriteerin. Matkailuopetusta järjestetään useissa yliopistoissa ympäri maailmaa ja matkailualalle on kehitetty myös tutkintomahdollisuuksia. Suomessa esimerkiksi Matkailualan verkostoyliopisto (engl.

The Finnish University Network for Tourism Studies) järjestää vuosittain erilaisia konferensseja ja keskustelutilaisuuksia matkailukoulutukseen liittyen. Matkailututkimukseen liittyvää tietoa myös julkaistaan erilaisten foorumien, julkaisusarjojen, kirjojen ja elektronisen aineiston muodossa.

Vaikka matkailututkimukselle ei ole pystytty kehittämään yhtenäistä teoreettista viitekehystä, ovat matkailun parissa työskennelleet tutkijat kehittäneet erilaisia teorioita, jotka eivät kuitenkaan ole saavuttaneet maailmanlaajuista hyväksyntää (Kler 2009). Esimerkiksi Stanley Plog esitteli vuonna 1973 mallin, joka jakaa matkailijat seikkailumielisiin *allosentrikoihin*, mukavuudenhaluisiin *psykosentrikoihin* ja näiden väliin jääviin *midsentrikoihin* matkailijoiden ominaisuuksien ja luonteenpiirteiden mukaan. Ihmisten eri ominaisuudet kertovat Plogin (1973) mukaan siitä, millaiset matkailukohteet ja aktiviteetit heitä kiinnostavat. John Crompton (1979) taas on kirjoittanut matkailijoiden motivaatioista vapaa-ajan matkoille. Hän käsitteli artikkelissaan asiaa matkailukohteen *työntö- ja vetovoimatekijöiden* (engl. push and pull factors) kautta. Työntötekijät ovat Cromptonin mukaan useimmiten sosiopsykologisia tekijöitä, jotka selittävät miksi matkailija haluaa lähteä matkalle. Vetovoimatekijät taas liittyvät matkailukohteen sellaisiin ominaisuuksiin, jotka tekevät siitä houkuttelevan matkailijan silmissä.

Kler (2009) puolestaan on esittänyt teorian *psykologisesta virkistäytymisestä* (engl. psychological restoration), jota ihmiset hakevat luonnonympäristöistä. Tarjotakseen virkistäytymistä matkailijoille, luonnonympäristön tulee olla kiehtova ja riittävän erilainen verrattuna matkailijan tavallisesti kokemaan luonnonympäristöön. Psykologisen virkistäytymisen ytimessä on tahaton huomionkohdistaminen (engl. involuntary attention), jossa ihmisen huomio kiinnittyy hänen huomaamattaan johonkin asiaan. Tällainen toiminta on vastapainoa kaikelle sille tarkkaavaisuudelle, jota ihmiset harjoittavat päivittäisessä elämässään. Klerin (2009) mukaan tällaista aistien lepäämistä haetaan usein luonnossa virkistäytymisen kautta.

2.2 Matkailumaantiede

Matkailu on maantieteellinen, ja erityisesti ihmismaantieteellinen, ilmiö, sillä sekä matkailussa että maantieteessä olennaisessa asemassa on ihmisten liikkuminen erilaisissa paikoissa, tiloissa ja ympäristöissä (Williams 2009). Matkailumaantieteessä matkailua tutkitaan maantieteen käsitteiden ja viitekehysten avulla (Hall 2013). Matkailumaantiede on globaalisti levinnyt tutkimusala ja sen parissa on kehitetty kansainvälisiä julkaisusarjoja, julkaistu kirjoja, järjestetty opetusta ja tehty aktiivisesti tutkimusta.

Maantiede tarjoaa useita erilaisia näkökulmia matkailututkimukselle (Hall 2005). Matkailumaantieteen näkökulmia ovat esimerkiksi tilallisen näkökulman tutkiminen, matkailuympäristöjen toiminnan ymmärtäminen, matkailun ympäristöllisten vaikutusten arviointi sekä ihmisten liikkumisen tutkiminen. Matkailumaantieteessä voidaan myös tutkia esimerkiksi matkailun lähtö- ja kohdealueita ja niiden välisiä reittejä (Hemmi & Vuoristo 1993: 10). Lisäksi matkailumaantieteessä tärkeää on huomioida vuorovaikutus, jota tapahtuu matkailijoiden, matkailuyritysten ja paikallisten asukkaiden välillä.

Butlerin (2004, cit. Williams 2009) mukaan ennen 1950-lukua matkailututkimus oli vielä vähäistä ja vahvaa suhdetta maantieteeseen ei ollut. Matkailututkimuksen asema sekä sen ja maantieteen välinen suhde voimistui 1950- ja 1980-lukujen välillä. Vahvan tästä siteestä teki se, että matkailun koettiin olevan hyvin alueellinen ilmiö ja tutkimuksen kohteina olivat usein matkailun aikaansaamat vaikutukset sekä matkailun alueellinen kehitys (Saraniemi & Kylänen 2011). Ajan myötä erityisesti ihmismaantieteen puitteissa matkailukohteita on alettu pitää entistä enemmän dynaamisina tiloina, jotka muuttuvat ajassa ja paikassa. Tämän näkemyksen mukaan matkailukohteiden kehittäminen vaatii kaikkien matkailutoimijoiden välistä yhteistyötä. Butler (2004, cit. Williams 2009) kuvaa 1980-luvun puolenvälin jälkeistä aikaa matkailun monimuotoistumisen ajaksi, kun erilaisten matkojen suosio kasvoi entisestään. Tällöin matkailututkimuksessa myös alettiin huomioida yhä enemmän taloutta, politiikkaa, paikallisia yhteisöjä sekä esimerkiksi matkailun roolia kestävässä kehityksessä.

Maantieteellisesti matkailun voidaan nähdä koostuvan kolmesta elementistä (Leiper 1979). Näitä ovat matkailijan *lähtöalue* (engl. tourist generating region), itse *matkailukohde* (engl. tourist destination) ja *kauttakulkualueet* (engl. transit region), joiden kautta matkailijat pääsevät kohteeseensa. Matkailijan lähtöalue on hänen pysyvä asuinpaikkansa ja useimmiten matka sekä alkaa että päättyy tänne. Matkailukohde taas on alue, jolla matkailija viettää väliaikaisesti aikaansa ja jossa suurin osa matkailutuotteiden hyödyntämisestä tapahtuu. Suuri osa matkailututkimuksesta keskittyi vielä 1970-luvulla matkailun kohdealueiden tutkimiseen. Kauttakulkualueet ja -reitit taas linkittävät lähtö- ja kohdealueen yhteen ja mahdollistavat henkilöiden liikkumisen näiden alueiden välillä.

Saarinen (2017) liittää matkailun läheisesti erityisesti luonnon- ja ihmismaantieteeseen, kehitysmaantieteeseen ja poliittiseen maantieteeseen. Myös talousmaantieteellä on tärkeä rooli matkailututkimuksessa, koska matkailun taloudellista puolta on aina pidetty merkittävässä asemassa (Saraniemi & Kylänen 2011; Rusko 2014). Ehkä tunnetuin esimerkki talousmaantieteellisestä matkailukohteiden tutkimuksesta on Richard W. Butlerin kehittämä matkailualueen elinkaarimalli, jota käsitellään lisää luvussa 3.3.

Maantieteen yhtenä vahvuutena matkailututkimuksessa on Kreiselin (2012) mukaan maantieteen kyky ohjata kestävä kehityksen mukaisia periaatteita alueelliseen matkailutoimintaan. Tällä tavoin matkailutoimintaa pyritään ohjaamaan tuottamaan mahdollisimman paljon myönteisiä vaikutuksia matkailualueille ja niiden väestöille sekä minimoimaan matkailun haitalliset vaikutukset. Maantieteessä alueet ja maisemat nähdään dynaamisina kokonaisuuksina ja maantieteen näkökulmien avulla pystytään esimerkiksi arvioimaan alueen sopivuutta matkailutoiminnalle, sillä matkailutoiminta ei menestyksekkäästi kehity minne tahansa (Williams 2009; Kreisel 2012). Matkailun kehitykseen tietyllä alueella vaikuttavat monet asiat, joista merkittävimpinä on pidetty Williamsin (2009: 84) mukaan resurssien ja nähtävyyksien olemassaoloa, matkailuinfrastruktuuria sekä pääomainvestointeja.

Matkailun kehitykseen ja sen muotoutumiseen alueella vaikuttavat myös monet muut asiat (Williams 2009). Esimerkiksi alueen maantieteellinen sijainti ja sen pinnanmuodot

vaikuttavat alueen mahdollisuuksiin toimia vetovoimaisena matkailualueena. Lisäksi matkailun kehitykseen vaikuttavat alueella harjoitettu politiikka esimerkiksi aluesuunnittelussa sekä matkailutoiminnan sopeutuminen sitä ympäröivään alueeseen. Matkailutoiminta voi olla hyvin erilaista riippuen siitä, kohdennetaanko matkailutarjontaa kotimaisille vai ulkomaisille matkailijoille ja millainen on niiden kulttuurien välinen suhde, jotka matkailutoiminnassa kohtaavat.

3 Matkailun käsitteitä

3.1 Matkailu

Tarve matkailun yhteiselle määritelmälle syntyi matkailun merkityksen ymmärtämisen ja sitä seuranneen matkailutilastoinnin tarpeen myötä (Panosso Netto 2009). Yleisesti hyväksytty määritelmä helpottaisi esimerkiksi matkailuun liittyvää lainsäädäntöä ja matkailun tutkimusta. Matkailulle ja matkailijoille onkin kehitetty vuosikymmenten varrella erilaisia määritelmiä (Leiper 1979). Ensimmäisenä tieteellisenä määritelmänä matkailulle voidaan pitää Herman von Schullernin vuonna 1911 kehittämää määritelmää, jonka mukaan matkailu koostuu monenlaisista, pääsääntöisesti taloudellisista, toiminnoista, jotka liittyvät kiinteästi ulkomaalaisen tai ulkopaikkakuntalaisen liikkumiseen kaupunkien, alueiden tai maiden välillä (Panosso Netto 2009: 44). Maailman matkailujärjestö on määritellyt matkailun ”toiminnaksi, jossa matkailija matkustaa tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolelle korkeintaan yhden vuoden ajaksi vapaa-ajan, työn tai muun syyn vuoksi.” (Collection of tourism expenditure statistics 1995: 1, lainaus suomennettu).

Neil Leiper (1979) määrittelee matkailun ihmisten vapaaehtoiseksi matkustamiseksi heidän oman elinalueensa ulkopuolelle. Hänen mukaansa matkailutoiminnan tavoitteena on aina tuottaa taloudellista voittoa. Monet matkailun määritelmät keskittyivätkin aluksi pääasiassa matkailun taloudelliseen puoleen jättäen huomiotta paikan ja ajan sekä ihmiskeskeisen ulottuvuuden. Esimerkiksi Yhdistyneiden kansakuntien (YK) 1960-luvulla järjestetyssä konferenssissa korostetaan matkailun määritelmässä sen taloudellisten vaikutusten merkitystä (United Nations conference on international travel and tourism...1963).

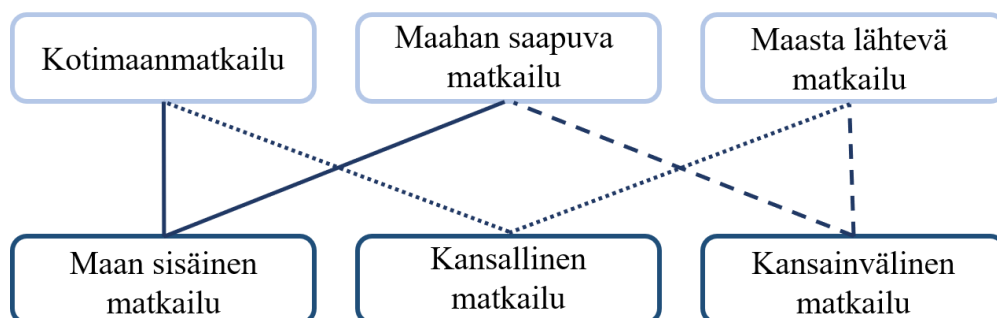
Kostiainen ym. (2004) mukaan yksinkertaisimmillaan matkailu tarkoittaa siirtymistä yhdestä paikasta toiseen. Määritelmä ei kokonaisuudessaan ole kuitenkaan näin selkeä, sillä kaikkea siirtymistä ei voida pitää matkailuna. Matkailun määritelmää onkin pyritty kehittämään esimerkiksi matkan tarkoituksiperän mukaan. Tätä hankaloittaa se, että matkalle saattaa olla useita syitä, kuten työ- ja vapaa-ajan yhdistäminen (McCabe 2009: 25). Näistä syistä johtuen matkailulle on olemassa monia erilaisia määritelmiä, joista yksikään ei ole saavuttanut globaalilla tasolla täyttä hyväksyntää (Edelheim & Ilola 2017). Muita piirteitä, jotka esiintyvät useassa matkailun määritelmässä ovat vapaa-aika pääasiallisena syynä matkustamiseen, vähintään vuorokausi matkan kestona sekä matkustaminen pois omalta kotipaikkakunnalta. Viimeisintä näkemystä haastaa viime aikoina yleistynyt lähimatkailu (Petrisalo 2010), jossa tarkoituksena on katsoa juuri omaa kotipaikkakuntaa tai lähialuetta matkailijan silmien läpi löytäen mielenkiintoisia kohteita ilman tarvetta matkustaa kauemmas.

Panosso Netto (2009: 59, suomennos tekijän) luo oman määritelmänsä matkailulle matkailun perusolettamusten kautta:

”Matkailu on ilmiö, jossa ihmiset matkustavat tilapäisesti pois asuinpaikastaan ja palaavat sinne selvitetävissä olevan syyn vuoksi. Olettamuksena matkailulle on matkailukohteen vieraanvaraisuus, toisten ihmisten kohtaaminen ja heidän kanssaan kommunikointi sekä sellaiset palvelut ja teknologia, jotka mahdollistavat matkustamisen paikasta toiseen. Matkailu tuottaa aisteihin liittyviä ja psykologisia kokemuksia sekä positiivisia ja negatiivisia taloudellisia, poliittisia, ympäristöllisiä ja sosiokulttuurisia vaikutuksia.”

Elinkeinotoiminnan näkökulmasta matkailu voidaan määritellä esimerkiksi alueen majoitustoiminnan kysynnän ja tarjonnan ja sitä tukevien palvelujen kokonaisuudeksi, josta seuraa rahallista hyötyä ja työllisyyttä matkailualueelle (Ryan 1991: 5). Toisaalta matkailu on myös hyvin psykologinen ilmiö, jossa matkailijoiden tavoitteena on saada uusia kokemuksia ja nähdä uusia paikkoja ja samalla ”vapautua” arkielämän rutiineistaan väliaikaisesti. Tribe (1997: 640) on muodostanut matkailulle määritelmän matkailijoiden, palveluntarjoajien, paikallisten hallintojen ja yhteisöjen kanssakäymisenä ja sen seurauksena syntyneinä suhteina ja ilmiöinä. Edelheim ja Ilola (2017: 25) taas määrittelevät matkailun ”kulttuurisena, poliittisena ja taloudellisena voimana, joka sekä liikuttaa ihmisiä ajassa ja tilassa että muokkaa yhteiskuntaa ja ympäristöä paikallisesti ja globaalisti.”

Matkailu voidaan jakaa kuuteen kategoriaan sen mukaan, mihin matkailu suuntaa ja ketkä matkustavat (Smith 1995: 22–23). Matkailu voi olla luonteeltaan *kotimaanmatkailua* (engl. domestic tourism), *maahan saapuvaa* (engl. inbound tourism) tai *maasta lähtevää matkailua* (outbound tourism). Kotimaanmatkailussa nimensä mukaisesti maan omat kansalaiset matkustavat oman maan rajojen sisäpuolella. Maahan saapuvassa matkailussa matkailijat ovat henkilöitä, jotka eivät ole matkakohteen omia kansalaisia ja maasta lähtevässä matkailussa tietyn maan kansalaiset vierailevat toisissa maissa. Näitä kolmea matkailukategoriaa yhdistelemällä syntyy kolme uutta kategoriaa: *maan sisäinen matkailu* (engl. internal tourism), *kansallinen matkailu* (engl. national tourism) ja *kansainvälinen matkailu* (engl. international tourism) (kuva 1). Pro gradu -tutkielmani keskiössä on maan sisäinen matkailu, sillä tarkastelen Saariselän matkailua sinne saapuvien kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden kautta.



Kuva 1. Tämän tutkielman keskiössä on maan sisäinen matkailu, joka muodostuu kotimaanmatkailusta ja maahan saapuvasta matkailusta. Lähde: Smith 1995, mukaillen.

3.2 Matkailija

Matkailijan määritelmiä on lukuisia ja myös eri määritelmien välillä voi olla eroavaisuuksia esimerkiksi siinä, kuinka kauan matkan tulee kestää ja miten kauas sen tulee kohdistua, jotta henkilö lasketaan matkailijaksi (Edelheim & Ilola 2017). Roomassa vuonna 1963 pidetyssä YK:n konferenssissa määriteltiin matkailuun liittyviä käsitteitä tilastojen luomista varten (United Nations conference on international travel and tourism... 1963: 5). Termi vierailija (engl. visitor) käsittää määritelmän mukaan kaikki vieraaseen maahan saapuvat ihmiset, jotka eivät matkusta työpaikan löytämisen vuoksi. Vierailija-käsite pitää sisällään sekä varsinaiset matkailijat (engl. tourists) että päiväkävijät (engl. excursionists). Matkailijat viipyvät kohteessa vähintään vuorokauden ja matkustavat esimerkiksi vapaa-ajan, perheen ja ystävien tapaamisen tai työmatkan merkeissä. Päiväkävijöiden vierailu kestää alle vuorokauden eikä sisällä yöpymistä kohteessa.

Perinteisesti matkailija voidaan määritellä henkilönä, joka tekee edestakaisen matkan esimerkiksi työn tai vapaa-ajan merkeissä ja joka matkan päätyttyä palaa takaisin lähtöalueelleen (Williams 2009: 5). Kaikki matkustavat ihmiset eivät kuitenkaan ole matkailutoimialan kannalta olennaisia (Smith 1989). Matkailutoiminta ei pidä sisällään niitä ihmisiä, jotka matkustavat esimerkiksi opiskelun, pakolaisuuden tai työnhaun vuoksi. Lisäksi esimerkiksi armeijan sekä lento- ja risteily-yhtiöiden henkilökunnan jäseniä ei määritellä matkailijoiksi.

McCabe (2009: 25) määrittelee matkailijan henkilöksi, joka vierailee matkakohteessa nautinnon ja kiinnostuksen vuoksi yleensä loma-ajallaan ja joita voivat houkuttaa nautinnon lisäksi myös kulttuuriset kokemukset. Yhteistä kaikille edellä mainituille määritelmille on se, että matkailija ei matkusta pakon edessä esimerkiksi taloudellisen tilanteen tai ympäristössä tapahtuneiden kielteisten muutosten vuoksi.

Pro gradu -tutkielmassani käytän termejä matkailu ja matkailija tarkoittamaan kaikkea Saariselälle suuntaavaa matkailua sekä kaikkia Saariselän alueelle saapuvia henkilöitä, jotka matkustavat vapaa-ajan, työn tai muun vastaavan syyn vuoksi. Tutkielmani aineiston perusteella en pysty luokittelemaan niitä syitä, joiden vuoksi alueelle matkustetaan, joten otan huomioon kaiken Saariselälle muilta alueilta – Suomesta ja ulkomailta – suuntautuvan matkailun.

3.3 Matkailukohde

Verhelän (2014) mukaan matkailukohde on fyysinen, alueellisesti rajattu kohde, jolla on myös abstrakteja ominaisuuksia, kuten siihen liitettäviä tunnetiloja sekä markkinoinnin aikaansaama imago. Matkailukohteelle ei ole olemassa tiettyä kokorajoitusta, vaan kohteen voi muodostaa esimerkiksi yksittäinen paikka, matkailukeskus, kokonainen maa tai jopa maanosa. Matkailukohde voi olla myös yksittäinen nähtävyys, joka on muodostunut houkuttelevaksi kohteeksi matkailijoiden mielenkiinnon vuoksi (Leiper 1990).

Leiperin (1990) mukaan matkailukohteen olemassaolo vaatii kolmen osa-alueen toteutumista: siellä vierailevat ihmiset, kohteen vetovoimatekijän sekä informaatiota

kohteesta. Matkailijat hakevat uusia kokemuksia matkailukohteessa vierailulta ja löytävät matkailukohteeseen siitä tarjotun informaation avulla. Jokaisella matkailukohteella on ydinalue tai -piirre, joka matkailijoita houkuttelee paikalle. Nämä piirteet eivät kuitenkaan ole identtisiä matkailijoiden silmissä, sillä matkailijat hakevat matkoiltaan erilaisia asioita. Tämä matkailijoita houkutteleva asia ei aina ole fyysinen paikka, vaan voi olla myös aikaan liittyvä tapahtuma, kuten festivaali.

Matkakohteen kolmas tekijä, informaatio, voi olla luonteeltaan monenlaista (Leiper 1990). Matkailijoiden saama informaatio vaikuttaa esimerkiksi siihen, millaisia aktiviteetteja he haluavat matkansa aikana toteuttaa. Esimerkiksi hiihtokeskukset tarjoavat matkailijoille usein ajantasaisia säätiedotuksia, joiden avulla matkailijat voivat päättää, mikä aktiviteetti sopii kyseiseen hetkeen. Monilla matkakohteilla voi myös olla niitä kuvaava nimi, joka synnyttää matkailijoille tiettyjä mielikuvia kohteesta. Esimerkiksi Espanjan Costa del Sol eli Aurinkorannikko välittää matkailijoille mielikuvaa aurinkoisesta ja lämpimästä merenrantakohteesta.

Matkailukohteet eivät ole staattisia ympäristöjä, vaan ne käyvät läpi jatkuvia muutoksia (Hemmi & Vuoristo 1993). Kenties tunnetuimman mallin matkailukohteen kehitykselle on tarjonnut Richard W. Butler vuonna 1980 julkaistulla *matkailukohteen elinkaarimallilla*. Butlerin (1980) mukaan matkailualueella ei sen elinkaaren alussa ole juurikaan matkailijoille suunnattuja palveluja, mutta alue alkaa pikkuhiljaa herättää matkailijoiden huomiota. Hidasta alkuvaihetta seuraa usein nopea kehitysvaihe, jossa sekä matkailupalvelujen määrä että matkailijamäärä kasvavat. Koska kehitys ei voi jatkua kiihtyvällä tahdilla loputtomiin, alkaa kasvu hidastua ihmismassojen löydettyä kohteen. Ihmismassojen läsnäolon seurauksena matkailukohteen alkuperäinen vetovoima saattaa kärsiä ajan myötä.

Stagnaatio- tai pysähtymisvaiheessa matkailualueen jatkokehityksellä on useita eri vaihtoehtoja (Butler 1980). Mikäli matkailualue ei pysty säilyttämään elinvoimaisuuttaan, kohtaa kohde taantumisvaiheen. Osa matkailukohteista pysyy kuitenkin elinvoimaisina ja vakiintuu silloiselle tasolleen houkutellessa edelleen riittävästi matkailijoita matkailutoiminnan ylläpitämiseksi. Taloudellisesti tavoitelluimmassa tapauksessa matkailukohde kokee uuden kasvun vaiheen, joka voi tapahtua millä nopeudella tahansa. Uudelle kasvulle edellytyksenä on esimerkiksi uusien matkailutuotteiden syntyminen ja matkailun negatiivisten vaikutusten huomioiminen sekä niiden ennaltaehkäisy.

Erilaiset *lomakeskukset* (engl. resorts) ovat matkailukehityksen tyypillinen ilmentymä (Williams 2009). Lomakeskus voi olla esimerkiksi kaupunki tai muu kohde, joka houkuttelee matkailijoita vapaa-ajan tarjonnallaan (Define Resort 2013). Lomakeskus voi olla myös yksittäinen hotelli, joka tarjoaa matkailijoille kaikki heidän kaipaamansa palvelut matkan aikana. Lomakeskuksille tyypillistä on se, että ne kehittyvät tietyn matkailutuotteen tai nähtävyyden ympärille (Williams 2009).

Tässä tutkielmassa käytän lomakeskusta englanninkielisen termin *resort* suomennoksena, sillä tutkielmassani mukana olevat lomakeskukset käyttävät englanninkielisillä internet-

sivuillaan yrityksestään ja sen palveluista *resort*-termiä. Lomakeskukseksi määrittelen sellaiset matkailualan yritykset, jotka tarjoavat matkailijoille majoituksen lisäksi myös ruokailupalveluja sekä erilaisia aktiviteetteja, eli periaatteessa koko lomaelämyksen. Käsitteen käytön ehkäpä suurin heikkous on se, että lomakeskus sanana kuvastaa ainoastaan lomamatkailua. Matkailu näihin kohteisiin voi kuitenkin olla myös muunlaista, esimerkiksi työmatkailua, joten tutkielmani puitteissa lomakeskus ei kuvaa ainoastaan vapaa-ajan matkailijoiden kohdetta.

Hemmin ja Vuoriston (1993) mukaan *matkailukeskukset* puolestaan ovat matkailun keskittymiä eri alueille. Ritalahden ja Holmbergin (2017) mukaan Suomessa matkailukeskukset keskittyvät pitkälti Lappiin. Kuitenkin esimerkiksi myös Helsinki voidaan nähdä matkailukeskuksena, jossa matkailu on yksi elinkeinojen osa-alue, kun taas esimerkiksi Saariselän matkailukeskus nojaa hyvin vahvasti matkailuun ja on alun perin kehitetty nimenomaan matkailutoimintaa varten (Hemmi & Vuoristo 1993). Tässä pro gradu -tutkielmassa käytän Saariselästä nimitystä matkailukeskus, sillä Saariselkä on nimenomaan matkailun keskittymä, johon liitän tutkielmassani Saariselän kyläkeskuksen lisäksi myös sen läheisyydessä olevia alueita, joissa on erilaisia matkailua palvelevia yrityksiä ja matkailukohteita.

3.4 Matkailutuote

Matkailutuotteista käytetään myös nimitystä matkailupalvelu, sillä matkailun tuotteet ovat luonteeltaan nimenomaan palveluja (García-Rosell ym. 2017). Toisaalta matkailupalveluiden voidaan nähdä myös olevan osa matkailutuotteen käsitettä. Smith (1994) on kehittänyt mallin, jonka mukaan matkailutuote koostuu viidestä elementistä, joita ovat fyysinen toteutuspaikka, erilaiset palvelut, vieraanvaraisuus, valinnanvapaus ja osallistuminen. Matkailutuotteissa näiden viiden elementin merkitys vaihtelee riippuen tuotteen laadusta, mutta jokaisessa tuotteessa kuitenkin tulee esiintyä kaikki edellä mainitut elementit.

Jokaisen matkailutuotteen ydin muodostuu *fyysisen ympäristön* ympärille (Smith 1994). Tämä ympäristö voi olla esimerkiksi jokin luonnossa esiintyvä kohde, hotelli tai vaikkapa risteilyalus. Matkailutuotteen fyysinen ympäristö vaatii lisäksi *palveluja*, joiden avulla matkailijat voivat tyydyttää matkan aikana omat tarpeensa. Näissä palveluissa keskeisessä asemassa on esimerkiksi hotellissa tai lentokoneissa työskentelevä henkilökunta, jotka näitä palveluja matkailijoille tarjoavat. *Vieraanvaraisuus* linkittyy vahvasti palvelutarjontaan ja sen avulla matkailijat tuntevat olonsa tervetulleiksi matkailukohteeseen. *Valinnanvapaudessa* keskeistä on se, että matkailijoille tarjotaan kohteessa vaihtoehtoja, jolloin he pystyvät muokkaamaan matkastaan omanlaisensa. Viimeisenä, *osallistuminen*, viittaa tässä yhteydessä siihen, että matkailija on itse aktiivisesti mukana palvelujen toteutuksessa ja erilaisissa aktiviteeteissa ja luottaa palveluntarjoajaan.

Lapin matkailutuotteista tunnetuimmat ovat luonteeltaan talvi- ja joulutuotteita (Lapin matkailustrategia...2011). Matkailutuotteiden haasteena on niiden uusiutumiskyky eli se, että ne houkuttelisivat matkailijoita alueelle kerta toisensa jälkeen. Lisäksi matkailutuotteiden tavoitellaan olevan ympärivuotisia tai vaihtoehtoisesti halutaan

varmistaa, että eri vuodenajoille on omat matkailutuotteensa. Lapissa 2010-luvulla matkailutuotteet keskittyvät pääsääntöisesti saamelaiskulttuurin, hyvinvoinnin ja luonnon ympärille. Matkailutuotteissa voidaan hyödyntää myös menneisyyttä, kuten kullanhuuhtonnan perinteitä.

3.5 Matkailusesonki

Honkasen (2017: 115) mukaan matkailun sesonkivaihteluilla ”tarkoitetaan matkailussa asiakasvirtojen epätasaista ajallista jakautumista”. Matkailusesonkien mittareina käytetään useimmiten matkailijamäärää, joka kertoo, millaisessa vaiheessa sesonkivaihtelua matkailukohteessa ollaan. Matkailusesonkien syntyyn vaikuttavat monet asiat, kuten vuodenaikojen vaihtelu sekä institutionaaliset tekijät, kuten esimerkiksi koulujen loma-ajat. Sesonki voi olla luonteeltaan huippu- tai matalasesonkia, tai näiden väliin jäävää välisesonkia. Välisesongin aikana matkailijamäärä sijoittuu kuukausittaisen keskiarvon ympärille, kun taas huippusesongin aikana tämä määrä ylittyy ja matalasesongin aikaan taas alittuu. Institutionaalisista tekijöistä johtuen huippusesonki usein osuu koulujen talvi- tai kesälomien aikaan. Toisaalta osa matkailijoita pyrkii tarkoituksella matkustamaan huippusesonkien ulkopuolella, jolloin myös matkojen hinta on usein alhaisempi vähäisemmästä kysynnästä johtuen.

Matkailusesongit vaikuttavat myös monen työntekijän elämään, sillä sesonkiluonteisessa matkailussa myös työsuhteet ovat sesonkiluonteisia ja työajat usein epäsäännöllisiä (Honkanen 2017). Tältä kannalta sesonkivaihtelut nähdään usein kielteisessä valossa. Toisaalta sesongit tarjoavat esimerkiksi matkailuyrittäjille mahdollisuuden lomaan matalasesongin aikana. Sesonkiluonteisuus takaa myös luonnolle mahdollisuuden toipua kokemastaan rasituksesta. Sesonkien hallinta on tärkeää, sillä mikäli huippusesongin aikaan kohteessa on matkailijoita yli sen kantokyvyn, voi kohteen houkuttavuus laskea, jolloin myös sesonki alkaa heikentyä.

Varsinkin Lapin matkailun viitekehyksessä on puhuttu paljon matkailun sesonkiluonteisuuden tasaamisesta (Lapin matkailustrategia...2019). Hemmi ja Vuoristo (1993) erottivat 1990-luvun alkupuolella Lapin matkailusta kolme sesonkia: kevättalven, kesän ja syksyn ruskan. Silloin nähtävissä oli myös talvisesongin laajentuminen kevättalvea edeltäville kuukausille. 2010-luvulla Lapin huippusesonki sijoittuu ylivoimaisesti lumisen talven aikaan (Honkanen 2017). Matkailusesonkien tasaamiseksi on ehdotettu esimerkiksi tapahtumien ja festivaalien järjestämistä houkuttelemaan matkailijoita hiljaisina aikoina (Baum & Hagen 1999). Lisäksi matkailijoita voidaan houkuttaa alueelle uudistamalla ja monipuolistamalla matkailutuotteita sekä niiden markkinointia sekä hinnoitteleamalla matalasesongin aikaista matkailua edullisemmin. Myös institutionaalisten tekijöiden muokkaaminen vaikuttaa matkailun sesonkeihin.

Lapissa tavoitteena on vuoteen 2030 mennessä saada 40 prosenttia matkailuliikevaihdosta touko–lokakuun välille sijoittuvalla ajalla (Lapin matkailustrategia...2019). Kohderyhmänä ovat ulkomaanmatkailijat erityisesti Suomen naapurimaista, Baltian maista, Iso-Britanniasta, Saksasta, Sveitsistä, Etelä-Euroopasta, Yhdysvalloista, Australiasta sekä Kiinasta ja Japanista. Strategiassa kuitenkin korostetaan myös kotimaanmatkailuun panostamista. Lumetonta aikaa Lapissa pyritään

markkinoimaan erityisesti valon ja luonnon avulla (Lapin matkailustrategia...2019: 19). Lumettomalle ajalle on myös toteutettavissa monenlaisia aktiviteetteja, kuten pyöräilyä, vaellusta, kalastusta sekä erilaisia tapahtumia. Lapissa revontulia voi nähdä jo elokuun loppupuolelta eteenpäin, mitä voidaan hyödyntää syysmatkailun markkinoinnissa.

3.6 Saavutettavuus

Matkailutoiminnassa saavutettavuus on matkailun elinehto ja osa matkailukohteen houkuttelevuutta (Hall 2005). Saavutettavuudella voidaan kuvata matkailukohteeseen matkustamisen sujuvuutta ja helppoutta ja siihen vaikuttavat myös esimerkiksi matkustamiseen tarvittava aika ja raha. Tyypillisimmin ihmisiä houkuttelevat matkailukohteet, joihin matkustaminen on mahdollisimman vaivatonta kohtuullisilla kustannuksilla.

Lapissa haasteena ovat pitkät välimatkat, jotka vaikuttavat merkittävästi matkailun kehitykseen alueella (Halpern 2008: 25). Pitkien välimatkojen alueilla lentoliikenteen merkitys korostuu, sillä lentäminen tarjoaa mahdollisuuden saavuttaa määränpää nopeasti muihin liikennemuotoihin verrattuna. Matkailun sesonkiluonteisuus luo haasteita myös lentoliikenteelle matkailijamäärän vaihdellessa sesonkien mukaan.

Lapin matkailussa saavutettavuuden suurin haaste onkin lentoliikenne (Lapin matkailustrategia...2019). Varsinkin kansainvälisen matkailun osalta Lappi on hyvin riippuvainen siitä, paljonko lentoja ja mitä reittejä matkailijoille on saatavilla. Kestävää matkailua huomioiden tavoitteena on ensisijaisesti suorien lentoreittien sekä raideliikenteen kehittäminen. Lapin matkailustrategian (2019) mukaan tavoitteena on tutkia mahdollisuuksia ympäristöystävällisempien lentokoneiden ja polttoaineiden käyttöön sekä lentoyhtiöihin, jotka kompensoivat aiheuttamiaan päästöjä.

Matkailijoiden kysyntä junaliikenteelle on kehittynyt viime vuosina esimerkiksi ilmastonmuutokseen liittyvän ymmärryksen kasvaessa (Lapin matkailustrategia...2019). Suomessa VR pystyy mahdollisesti lisäämään kapasiteettiaan tarvittaessa myös lumettomalle ajalle, mutta tämä ei kuitenkaan helpota Lapin junaliikenteen keskeisintä ongelmaa, sillä raideliikenne ei Suomessa ulotu riittävän pohjoiseen, jotta sitä voitaisiin hyödyntää sujuvasti kaikessa Lapin matkailussa. Matkailun kannalta esimerkiksi Jäämeren rata koetaan toivottavana kehityssuuntana, sillä sen avulla Lapin saavutettavuus paranisi entisestään (Jäämeren radan selvitys on valmistunut 2019). Ratahankkeesta vuonna 2019 tehdyn selvityksen mukaan hanketta ei kuitenkaan toistaiseksi edistetä. Lapin matkailustrategiassa (2019: 24) Jäämeren rataa ei käsitellä mahdollisena matkailukehityksen osa-alueena, sillä saamelaiden kotiseutualueella ratahanke koetaan uhkaavana saamelaiskulttuurin ja sen perustuslaillisen aseman kannalta.

Lapin odotettava lisääntyvä kansainvälistyminen myös omalta osaltaan lisää saavutettavuuden painetta, kun yhä suurempi osa matkailijoista saapuu kaukaa. Oleellista on huomioida myös se, että yksinään alueen saavutettavuus tai houkuttelevuus ei tee matkailusta elinvoimaista alueella, vaan menestyvä matkailutoiminta vaatii molempien yhtäaikaista läsnäoloa. Helppo saavutettavuus ei ole kuitenkaan aina tavoiteltua (Saarinen 2017). Joidenkin matkailukohteiden vetovoima nimittäin perustuu heikkoon

saavutettavuuteen, jolloin matkailijamäärät alueella ovat usein pienemmät. Esimerkiksi monet erämaa-alueet ovat tällaisia luonteeltaan.

3.7 Kulttuuri- ja luontomatkailu

Matkailun tyyppiä on olemassa useita erilaisia aina hyvinvointimatkailusta esimerkiksi ruoka- ja seikkailumatkailuun (Verhelä 2014). Pro gradu -tutkielmassani luontomatkailu on merkittävässä asemassa, sillä Saariselällä matkailu perustuu hyvin pitkälti luonnon tarjoamiin voimavaroihin (Inari-Saariselkä -matkailualue s.a.). Luontomatkailun lisäksi kulttuuri on yksi Saariselän vetovoimatekijöistä, sillä Saariselä on osa saamelaisaluetta.

Kulttuurimatkailun historia ulottuu pitkälle, mutta sille ei ole olemassa yhtä vakiintunutta käsitettä, koska kulttuuri-termi voidaan määritellä usealla eri tavalla (Hovi 2017). Haasteita luo myös se, että jotkin matkailukohteet saattavat edustaa useaa eri matkailun tyyppiä samanaikaisesti, jolloin rajanveto on vaikeaa. Kulttuurimatkailulla voidaan tarkoittaa esimerkiksi museoihin, teattereihin, festivaaleihin tai muihin tapahtumiin sekä kulttuuriperintökohteisiin matkustamista.

Lapissa saamelaiskulttuurilla on merkittävä rooli alueen kulttuurimatkailussa (Lapin matkailustrategia...2011). Pohdittaessa saamelaiskulttuurin merkitystä matkailulle on tärkeää ymmärtää saamelaismatkailun määritelmä. Saamelaiskäräjien määritelmän mukaan saamelaismatkailu on matkailua, ”jossa saamelaiskulttuurin voimavaroja hyödyntäen tuotetaan matkailupalveluja ja tarjotaan niitä liiketoiminnallisin perustein.” (Saamelaismatkailun eettiset ohjeet 2018). Saamelaiskäräjät myös jakaa saamelaismatkailun saamelaisuuteen perustuvaan matkailuun ja saamelaisuutta hyväksikäyttävään matkailuun. Näistä ensimmäisessä matkailu perustuu itse saamelaisten harjoittamaan matkailuelinkeinoon, kun taas jälkimmäisessä saamelaismatkailua harjoitetaan muiden kuin saamelaisyhteisöön kuuluvien henkilöiden toimesta.

Luontomatkailulle ei myöskään ole olemassa yhtä yleisesti hyväksyttyä määritelmää (Tyrväinen ym. 2014), mutta se voidaan määritellä esimerkiksi vapaa-ajan matkailuna, jonka tarkoituksena on nauttia luonnosta ja harjoittaa ulkoilma-aktiviteetteja (Define Nature-Based Tourism 2013). Verhelä (2014: 38) taas näkee luontomatkailun yläkäsitteenä, jonka alle voidaan laskea kaikki luonnossa tapahtuvat matkailuaktiviteetit, kuten metsämatkailu, erämaamatkailu, kalastusmatkailu ja vaellusmatkailu. Luontomatkailu on vuosien varrella muuttunut Suomessa (Puhakka & Saarinen 2013). Erityisesti ennen 1990-lukua suosittuja aktiviteetteja olivat muun muassa vaeltaminen, kanoottiretket ja hiihto, mutta näiden rinnalle ovat nousseet varsinkin kahden viime vuosikymmenen aikana esimerkiksi lumikenkäily, kiipeily ja erilaiset koira- ja ratsastussafarit.

Suomen matkailun vetovoimatekijöistä suuri osa liittyy luontoon (Hemmi & Vuoristo 1993). Tällaisia ovat esimerkiksi Pohjois-Suomessa yöttömät yöt ja kaamosaika sekä ruska-aika syksyllä. Lisäksi Suomen puhdas luonto ja eksoottiset revontulet ovat tekijöitä, jotka houkuttelevat varsinkin ulkomaalaisia matkailijoita Suomeen (Hemmi & Vuoristo 1993; Verhelä 2014). Suomessa Lappi on alue, jossa luonto on pääsyy matkailun

kehitykselle. Monen Lapin kohteen matkailuelinkeino on riippuvainen luonnonmaisemasta (Kaján 2014b: 490). Verhelän (2014) mukaan kotimaisia matkailijoita houkuttelevat Lappiin ennen kaikkea tunturit ja erämaat, joita ei muualta Suomesta löydy.

Luontomatkailun suosion lisääntymisen seurauksena kansallispuistojen suosio matkailukohteina on lisääntynyt (Puhakka & Saarinen 2013). Suomessa on useita luonnonsuojelualueita, jotka ovat kehittyneet matkailun kannalta merkittäviksi (Hemmi & Vuoristo 1993: 101). Näitä ovat muun muassa Urho Kekkosen kansallispuisto, Pyhätunturi ja Kevon luonnonpuisto. Ensimmäinen kansallispuisto perustettiin Suomeen vuonna 1938, mutta jo ennen tätä suojeltuja luontokohteita pidettiin virkistystoiminnan kannalta houkuttelevina (Puhakka & Saarinen 2013: 413).

Suomessa suojelualueista ja kansallispuistoista vastaa pääasiassa valtion rahoituksella toimiva Metsähallitus (Puhakka & Saarinen 2013). Metsähallituksen tehtäviin kuuluvat esimerkiksi luonnon biodiversiteetin suojelutoiminta sekä vapaa-ajan infrastruktuurista huolehtiminen. Tämä infrastruktuuri pitää sisällään muun muassa käymälät, autiotuvat sekä polttopuun saatavuudesta huolehtimisen. Metsähallitus myös vaikuttaa erilaisten aktiviteettien harjoittamiseen kansallispuistojen alueilla. Esimerkiksi ratsastus ja pyöräily eivät ole sallittua kansallispuistoissa kaikilla reiteillä. Metsähallitus voi myös tehdä yhteistyösopimuksia esimerkiksi paikallisten yritysten kanssa ja tällä tavoin kasvattaa rooliaan luontomatkailutoiminnassa alueella. Metsähallituksen lisäksi suomalaisten kansallispuistojen toimintaan vaikuttavat lainsäädännön ohella ympäristöministeriö sekä jokaisen kansallispuiston omat hoito- ja käyttösuunnitelmat.

Aktiviteeteissa tapahtuneiden muutosten lisäksi suomalaisten kansallispuistojen matkailusuunnittelussa on tapahtunut muutoksia 2000-luvun aikana, kun kansallispuistoja on alettu nähdä yhä enemmän matkailukohteina (Puhakka & Saarinen: 425). Tällöin matkailutoimintaa rajoittavia tekijöitä hieman löysätettiin ja matkailu nähtiin positiivisena etenkin sen tuoman taloudellisen hyödyn ja työpaikkojen myötä. Metsähallitus huomioi matkailun kestävä luonteen tavoitteen asettamalla kriteerejä matkailutoiminnalle ja kehittämällä matkailun taloudellista ja sosiokulttuurista kestävyyttä.

Puhakan ja Saarisen (2013) mukaan kansallispuistoissa tapahtuva luontomatkailu saattaa kohdata tulevaisuudessa vaikeitakin haasteita esimerkiksi siihen liittyen, millainen toiminta alueilla on hyväksyttävää. Haaste saattaa olla myös se, kuka tällaiset päätökset saa tehdä ja kenen etua niillä ajetaan. Kansallispuistojen tulevaisuuteen vaikuttaa merkittävästi lisäksi se, miten niitä käyttävät ihmiset kokevat niiden toimivan ja mitä odotuksia heillä on kansallispuistojen suhteen Suomessa.

Teknologisen, taloudellisen ja kaupunkikehityksen kiihtyessä 1960-luvulla monet suojelualueet olivat helpommin saavutettavissa kuin ennen (Puhakka & Saarinen 2013). Suosion nousu johti myös vapaa-ajan infrastruktuurin kehittämiseen puistoissa. Tämän luontomatkailun lisääntymisen seurauksena lisääntyi myös käsitys matkailun haitallisista ympäristövaikutuksista. Nämä asiat voidaan kokea keskenään ristiriitaisina, sillä

haitallisten vaikutusten minimointi lisäämällä suojelualueiden määrää vähentää taas matkailun mahdollisuuksia rakentaa kasvavan matkailun vaatimaa infrastruktuuria ja palveluja. Ajan myötä tämä näkemys on muuttunut ja luonnonsuojelua ja matkailutoimintaa ei enää nähdä yhtä ristiriitaisina kuin aiemmin. Luontomatkailua halutaan kansallispuistoissa kehittää ja esimerkiksi Urho Kekkosen kansallispuistossa tärkeänä on pidetty luonnonsuojelun, perinteisten elinkeinojen, vaellus- ja matkailutoiminnan yhtäaikaista esiintymistä alueella ja näiden kaikkien kestävää luonnetta.

Monet matkailun vaikutukset liittyvät luonnonympäristön kokemaan rasitukseen (Tyrväinen 2017). Rasitus ei kuitenkaan ole samanlaista vuoden ympäri, sillä esimerkiksi talvella lumipeitteen päällä toteuttavat aktiviteetit rasittavat alla olevaa luontoa vähemmän kuin sulan maan aikaan harjoitetut aktiviteetit. Lapissa, jossa matkailu nojaa pitkälti luontoon ja sen tarjoamiin resursseihin, matkailu keskittyy usein matkailukeskuksiin. Matkailukeskusten etuna onkin se, että niissä matkailua ja sen aiheuttamia ympäristövaikutuksia pystytään hallitsemaan tehokkaammin. Monet matkailukeskukset sijaitsevat kansallispuistojen lähetyvillä, minkä vuoksi kansallispuistojen luonnolle aiheutuvaa haittaa pyritään ennaltaehkäisemään esimerkiksi erilaisten rajoitusten ja tiedottamisen avulla.

4 Matkailun kestävyys ja tulevaisuus

4.1 Matkailun vaikutukset ja kestävä matkailu

Matkailulla on monenlaisia vaikutuksia, jotka voidaan jakaa fyysisiin, taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristöllisiin vaikutuksiin (Williams 2009). Esimerkiksi matkailun fyysinen kehitys ja taloudelliset vaikutukset voivat näkyä matkailualueen lisääntyvänä infrastruktuurina ja matkailualan työpaikkoina sekä houkutella investointeja alueelle.

Matkailun aiheuttamat kielteiset muutokset ympäristölle saattavat heikentää matkailukohteiden houkuttelevuutta (Hall 2005). Esimerkiksi kuumenevat kesät saattavat aiheuttaa sen, että matkailijat suuntaavat mieluummin viileämmille alueille. Ekosysteemeissä tapahtuvat muutokset taas saattavat aiheuttaa huomattavia kielteisiä vaikutuksia luontomatkailulle varsinkin erämaa-alueilla. Tämä taas voi johtaa siihen, että erämaa-alueen suojelutoimintaan osoitetut taloudelliset varat hupenevat, mikäli matkailusta saatavat tulot vähenevät.

Puhuttaessa matkailun aikaansaamista vaikutuksista – varsinkin kielteisistä vaikutuksista – nousee keskiöön usein kestävä matkailun tavoite (Hall 2005). Ehkäpä suurimpana ongelmana kestävä matkailun toteuttamiselle on kestävämpien matkustusmuotojen kehittäminen. Matkustaminen aiheuttaa aina päästöjä, mutta samalla ilman liikkumista paikasta toiseen matkailua ei voida harjoittaa.

Verhelän (2014) mukaan *kestävä matkailu* on käsitteenä ollut olemassa jo 1970-luvulta lähtien. Jo tällöin tunnistettiin lisääntyvän matkailun, ja erityisesti massamatkailun, voivan aiheuttaa kielteisiä vaikutuksia eri matkailukohteille. *Ekomatkailu* liittyy kestäväan matkailuun ja sillä kuvataan sellaista matkailutoimintaa, jossa otetaan huomioon erityisesti ympäristön hyvinvointi ja pyritään välttämään siihen kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia (Verhelä 2014).

Kestävä matkailu voidaan määritellä ”kehityksenä, joka tuo matkailijat, matkailutoimijat ja -palvelut yhteen ympäristöä suojelevien tahojen ja paikallisten asukkaiden kanssa ja jonka tavoitteena on parantaa ihmisten elämänlaatua” (McIntyre 1993: 16, cit. Mitchell & Eagles 2001: 4, suomennos tekijän). Ympäristöystävällistä matkailukehitystä voidaan Tyrväisen ym. (2014) mukaan tukea muun muassa vähentämällä rakentamisen ja maankäytön vaatimaa maa-alaa, kehittämällä tehokasta infrastruktuuria, ympäristöystävällistä energiantuotantoa sekä jätehuoltoa.

UNWTO määrittelee kestävä matkailun matkailuna, joka huomio sekä matkailun nykyiset että tulevat ympäristölliset, sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset sekä täyttää matkailijoiden, ympäristön ja paikallisten yhteisöjen tarpeet (Sustainable development s.a.). Kestävä matkailun tulisi huolehtia ympäristön hyvinvoinnista, kunnioittaa paikallista kulttuuria ja perinteitä ja taata pitkällä aikavälillä taloudellista hyötyä kaikille matkailutoiminnan osapuolille (Li ym. 2014; Sustainable development s.a.).

Kestävässä matkailussa on huomioitu luontoon liittyvän kestävyuden lisäksi myös muita kestävyuden osa-alueita (Verhelä 2014). Kestävä kehitys pitää sisällään ekologisen,

taloudellisen ja sosiokulttuurisen kestävyuden. Jotta kehitys olisi todella kestävä, pitää jokaisen kestävyuden osa-alueen toteutua yhtäaikaisesti. Kestävässä matkailussa tulee kestävä kehityksen osa-alueiden lisäksi ottaa huomioon myös matkailun kannattavuus liiketoimintana, työolosuhteet sekä matkailijoiden tyytyväisyys, sillä ilman matkailijoita ja matkailualan työntekijöitä ei matkailutoimialaa olisi olemassa.

Yksi nyky maailman kestävä matkailun tunnetuimmista uhkakuvista on ihmisen aikaansaama ilmastonmuutos. UNWTO arvioi kansainvälisten matkailijoiden määrän saavuttavan 1,8 miljardin henkilön rajan vuoteen 2030 mennessä, mikä vaikuttaa huomattavasti myös matkailun aikaansaamiin kasvihuonekaasupäästöihin (Transforming tourism for climate action s.a.). Matkailuelinkeinossa suurin osa päästöistä syntyy matkailijoiden liikkumisesta ja erityisesti lentoliikenteestä (Verhelä 2014).

Ilmaston muuttuessa myös matkailu tulee muuttumaan (Verhelä 2014). Ilmasto-olosuhteet ovat aina olleet matkailijoille tärkeitä kriteerejä matkakohteen valinnassa, sillä lämpötilan ja muiden sääolosuhteiden lisäksi ilmasto vaikuttaa myös alueella toteutettaviin aktiviteetteihin. Ilmastonmuutos tulee luultavasti vaikuttamaan kielteisimmin sellaisilla alueilla, joilla eläminen perustuu pitkälti luonnonvarojen käyttöön (Kaján 2014b). Tämä korostuu varsinkin arktisilla alueilla ja siten myös matkailussa, joka Suomessa ja erityisesti Lapissa on hyvin riippuvaista luonnosta.

Luontomatkailussa korostuvat monet ilmastolliset piirteet, kuten lämpötila, sademäärä, sumu, pilvisyys, ilmankosteus ja tuuli, jotka saattavat muuttua ilmastonmuutoksen voimistuessa (Nyaupane & Chhetri 2009). Nämä muutokset taas puolestaan vaikuttavat matkailijoiden matkakokemuksiin ja niiden laatuun. Luontomatkailuun vaikuttaa myös matkailun sesonkiluonteisuus ja luonnossa toteutetut aktiviteetit vaihtelevatkin yleensä vuodenaikojen mukaan. Tämä korostuu varsinkin talvisesongin aikaan, jolloin matkailijat haluavat usein osallistua aktiviteetteihin, joiden toteuttaminen edellyttää lumipeitettä. Lisäksi esimerkiksi vesistöjen hyödyntämiseen perustuvat aktiviteetit voivat kärsiä ilmastonmuutoksesta, mikäli vedenpinnan korkeudessa tapahtuu muutoksia. Joidenkin matkakohteen yleistä houkuttelevuutta voi häiritä myös pilvisyyden lisääntyminen ja sitä seuraava matkailukohteen yleisen ilmeen muutos. Suomen pohjoisosissa pilvipeitteen lisääntyminen voi tulevaisuudessa myös hankaloittaa revontulien näkemistä, mikä taas voi vaikuttaa kielteisesti Lappiin saapuneiden matkailijoiden kokemuksiin (Jänkälä 2019a: 50).

Kajánin (2014b) mukaan varsinkin tulevaisuudessa Lapissa korostuvat kesämatkailun mahdollisuudet, sillä ilmastonmuutoksen mukanaan tuomat viileämmät kesät voivat houkutella matkailijoita, joiden kotimaassa kesät ovat lämpötilaltaan korkeampia. Hiihtokeskuksia taas saattaa uhata hiihtosesongin lyheneminen lumipeitteen vähäisyyden vuoksi tai lumivarmuuden pienenemisen mukanaan tuomat epävarmuustekijät (Scott ym. 2003; Hall 2005: 340). Esimerkiksi Skotlannissa hiihtokeskuksia on jouduttu sulkemaan jo 2000-luvun alkupuolella niiden toiminnan muututtua taloudellisesti kannattamattomaksi ilmastollisten tekijöiden vuoksi.

Ilmastonmuutoksen aiheuttama paine matkailukohteille voi myös tuoda mukanaan tarpeen kehittää alueella olevaa infrastruktuuria ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi tai rakentaa uutta infrastruktuuria matkailijoiden muuttuvien tarpeiden täyttämiseksi (Kaján 2014b). Ilmastonmuutos ei kuitenkaan välttämättä vähennä matkailijoiden määrää esimerkiksi Lapissa, mutta matkailun kohderyhmässä saattaa tapahtua muutoksia, mikä vaatii myös matkailutuotteiden kehitystä uudenlaista kysyntää vastaavaksi.

Ilmastonmuutoksen aiheuttamat vaikutukset ovat monimutkaisia ja siksi haasteellisia (Hemmi & Vuoristo 1993; Kaján 2014a). Kaikki vaikutukset eivät kuitenkaan välttämättä ole kielteisiä. Pohjoisen Suomen etuna saattaakin tulevaisuudessa olla lumipeite, jota ei välttämättä etelässä ole. Tämä korostaisi Lapin merkitystä talvimatkailukohteena. Toisaalta lisääntyvä sateisuus ja havumetsien muuttuminen seka- ja lehtimetsätyypiksi voivat myös vaikuttaa matkailuun koko Suomessa.

Tervo-Kankare (2019) on tutkinut Lapin luontomatkailuyrittäjien näkemyksiä ilmastonmuutoksesta ja siihen sopeutumisesta. Tutkimuksessa nousee esiin esimerkiksi yritysten kokoluokan vaikutus ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Pienillä yrityksillä on usein paremmat mahdollisuudet joustavuuteen ja nopeaan reagointiin kuin keskisuurilla ja suurilla yrityksillä. Toisaalta ilmastonmuutoksen edessä pienet yritykset saattavat odottaa suurempien yritysten ottavan johtoaseman toiminnan muutoksessa, jota sitten pienemmät yritykset voivat seurata. Kestävässä matkailussa vastuu ei ole ainoastaan matkailualueen hallinnolla ja yrityksillä, vaan myös matkailijoiden toiminnalla on tärkeä rooli (Verhelä 2014). Matkailijat ovat niitä, jotka viime kädessä tekevät valinnat siitä, tukevatko omalla toiminnallaan kestävämpiä matkailuvaihtoehtoja.

Tyrväinen ym. (2014) on tutkinut Ylläksellä ja Levillä talvimatkailijoiden suhtautumista kestäväan matkailutoimintaa. Aiemmissä tutkimuksissa on käynyt ilmi, että esimerkiksi hiihtomatkailijoiden kansallisuus näyttää vaikuttavan heidän asenteisiinsa ja käytökseensä matkaillessa. Tutkimuksessa saatiin selville, että monet matkailijat ovat halukkaampia tukemaan paikallista tuotantoa ja säästämään sähköä ja vettä kuin välttelemään esimerkiksi henkilöautojen käyttöä. Mitä tulee rakennusinfrastruktuuriin, suurin osa matkailijoista arvostaa enemmän pienimuotoista majoitusta, kuten yksittäisiä mökkejä, suurien hotellien sijaan. Lisäksi maisemaa pidettiin sitä houkuttelevampana mitä vähemmän rakennuksia siinä on.

Jotta kestävä matkailua pystyttäisiin kehittämään, on tärkeää tuntea matkailun vaikutukset sekä ekologisella, taloudellisella ja sosiokulttuurisella osa-alueella (Lapin matkailustrategia...2019). Sosiokulttuurisesta näkökulmasta matkailulla on mahdollisuuksia edistää paikallisten palvelujen saatavuutta ja laatua (Lapin matkailustrategia...2019). Lapin matkailussa tulee myös ottaa huomioon matkailun aiheuttamat vaikutukset saamelaisille ja tähän liittyen Saamelaiskäräjät on koonnut raportin nimeltä *Vastuullisen ja eettisesti kestäväan saamelaismatkailun toimintaperiaatteet*, joka ohjeistaa kaikkia matkailutoimijoita, jotka jollain tavalla hyödyntävät saamelaiskulttuuria matkailussa (Saamelaismatkailun eettiset ohjeet 2018).

Taloudellisesti taas erilaisten toimintojen, kuten kaivostoiminnan ja matkailun yhteensovittaminen voi olla hyvin haasteellista ja voi siten aiheuttaa ristiriitoja paikallisten yhteisöjen sisällä. Matkailun aiheuttamat ekologiset vaikutukset liittyvät Lapissa pitkälti lentoliikenteen ja muun liikenteen päästöihin ja luonnonvarojen kulutukseen (Lapin matkailustrategia...2019). Ekologista kestävyyttä pyritään Lapissa parantamaan esimerkiksi kehittämällä jätehuoltoa, hyödyntämällä uusiutuvaa energiaa ja huolehtimalla Lapin laajoista luonnonsuojelualueista.

4.2 Matkailun tulevaisuus

Matkailun kehitys on tapahtunut käsi kädessä maailmanlaajuisten muutosten kanssa (Hemmi & Vuoristo 1993). Matkailun kehittyminen sen nykyiseen mittakaavaan on vaatinut maailmantalouden kehitystä ja sotien loppumista. Lisäksi infrastruktuurin kehityksellä on ollut suuri rooli matkailun lisääntymisessä kuten myös kaupungistumisella, kansainvälistymisellä ja ihmisten varallisuuden ja vapaa-ajan lisääntymisellä. Matkailutoiminnan lisääntymisen myötä monet alueet ovat muuttuneet, kun alueille on rakennettu esimerkiksi hiihtokeskuksia tai kaupungeista on tehty entistä matkailijaystävällisempiä (Tribe 2009).

Matkailun kehitystavoitteilla tarkoitetaan niitä tavoitteita ja arvoja, joita kohden matkailun tavoitteillaan kehittyvän (Hall 2005). Hallin (2005) mukaan matkailun kehitys on ennen kaikkea poliittista toimintaa, jossa eniten valtaa omaavilla tahoilla on myös parhaat mahdollisuudet määritellä niitä tavoitteita, joita kohti matkailua viedään. Matkailun kehityksessä tavoitteet ovat olleet pitkään pääasiassa taloudellisia, mutta erityisesti 2000-luvun aikana on alettu huomioida enemmän myös ympäristöllisiä, sosio-kulttuurisia ja poliittisia ulottuvuuksia.

Työ- ja elinkeinoministeriön toukokuussa 2019 julkaisemassa matkailua koskevassa raportissa kuvailaan matkailun lähitulevaisuuden näkymiä Suomessa myönteisiksi (Jänkälä 2019b). Erityisesti saavutettavuuden parantamisella ja kestävä kehityksen huomioinnilla nähdään olevan tärkeä merkitys matkailuelinkeinon menestyksen kannalta Suomessa. Raportin mukaan Suomessa kotimaanmatkailu on entistä suosituempaa erityisesti ilmastonmuutoksen lisääntyneen tiedostamisen vuoksi. Matkailun tulevaisuuden kasvu on Suomessa monien uusien haasteiden edessä ja esimerkiksi työvoimapula voi haastaa matkailuyritysten kehittymistä. Ympäristötietoisuuden, luonnon ja hyvinvoinnin merkityksen odotetaan kasvavan tulevaisuudessa entisestään. Lisäksi vähemmän tunnettujen matkailukohteiden ennakoitaan kasvattavan suosiotaan ja matkailijoiden oletetaan haluavan tutustua entistä enemmän matkailukohteen paikalliseen kulttuuriin.

Matkailun kehityksessä matkailustrategioilla on tärkeä rooli, sillä niiden avulla voidaan eri alueille kehittää tavoitteita ja toimenpiteitä, joiden mukaan matkailua halutaan kehittää (García-Rosell ym. 2017). Lapissa matkailustrategioita julkaisee Lapin Liitto ja strategiaa tehdään yhteistyössä muun muassa matkailuyrittäjien, alueorganisaatioiden, tutkimuslaitosten ja kuntien kanssa (Lapin matkailustrategia...2019). Vuosille 2020–2023 laaditussa strategiassa korostetaan seuraavia teemoja: ”arktinen talous, työ ja osaaminen – –, puhdas luonto, hyvä elinympäristö ja hyvä saavutettavuus.” Edellytyksinä

tavoitteiden saavuttamiselle ovat esimerkiksi digitalisaation kasvava hyödyntäminen, saavutettavuuden kehittäminen sekä lumettoman ajan merkityksen kasvattaminen matkailutoiminnassa. Ympärivuotisuuden kehittäminen nähdään hyvin tärkeänä tavoitteena Lapin matkailussa seuraavan kymmenen vuoden aikana. Ympärivuotinen matkailu mahdollistaisi Lapissa myös monien työpaikkojen ympärivuotisuuden, vakaammat tulot sekä auttaisi matkailuelinkeinoa sopeutumaan maailmalla tapahtuviin muutoksiin. Lisäksi Lapin saavutettavuutta halutaan parantaa sekä lentoreittejä lisäämällä että matkustajaraideliikennettä kehittämällä.

Matkailun tulevaisuuden ennakointi ja siihen varautuminen on erityisen haastavaa, sillä maailmalla tapahtuvat yllättävät muutokset vaikuttavat matkailijoiden käyttäytymiseen ja sitä kautta myös matkailuun (Verhelä 2014: 207). Tämä tekee matkailun kehittämisestä haastavaa, sillä tulevaisuuden tavoitteiden asettaminen vaatii tulevaisuuden ennakointia. Yksi viime vuosikymmenten tunnetuimmista trendeistä on globalisaatio, joka on muuttanut maailmanlaajuisesti myös matkailua esimerkiksi helpottamalla rajojen ylitystä ja lisäämällä ihmisten ymmärrystä eri kulttuureista. Tulevaisuuden matkailutrendien on arvioitu liittyvän esimerkiksi hyvinvointi- ja luksusmatkailun suosion nousuun, mutta toisaalta myös edulliseen matkustamiseen, elämysten arvostamiseen ja paikalliseen kulttuuriin tutustumiseen.

Matkailu on elinkeinona hyvin herkkä ja altis muutoksille (Kostiainen ym. 2004; Hall 2005; Bonham ym. 2006). Globaalit tapahtumat voivat vaikuttaa hyvinkin nopeasti ihmisten haluun ja kykyyn matkustaa. Matkailuun vaikuttavat muun muassa epidemiat, sodat, luonnonkatastrofit, maailman taloudellinen tilanne sekä muut turvallisuuteen vaikuttavat tekijät. Esimerkiksi erilaiset tarttuvat taudit ja terrori-iskut voivat vähentää ihmisten halua matkustaa, sillä matkailijoille henkilökohtainen turvallisuuden tunne on hyvin tärkeää (Kostiainen 2004; Bonham ym. 2006). Tällaiset matkailijamäärien vaihtelut ovat kuitenkin pääsääntöisesti väliaikaisia, ja matkailijamäärä elpyy pikkuhiljaa tilanteen palaudutta taas normaaliksi (Verhelä 2014).

Ihmisten lisääntyneen kansainvälisen liikkumisen seurauksena myös epätoivotut tuholaiset ja sairaudet voivat levitä tehokkaasti ympäri maailmaa (Hall 2005). Esimerkiksi vuosina 2002–2003 SARS-epidemia (Severe Acute Respiratory Syndrome) vaikutti matkailuun kielteisesti erityisesti Aasian ja Tyynenmeren alueella. SARS levisi viikoissa kolmeen kymmeneen maahan ja aiheutti vajaan tuhannen ihmisen kuoleman. SARS-epidemian seurauksena ihmisten liikkumista alettiin rajoittaa taudin leviämisen estämiseksi. Epidemian aikana peruttiin esimerkiksi konferensseja ja muita tapahtumia ja ihmisten halu matkustaa myös väheni. Lisäksi matkavakuutusten hinta nousi, millä nähtiin myös olevan vaikutus matkustamisen tilapäiseen vähenemiseen.

Keväällä 2020 matkailutoiminta kärsii ennennäkemättömästi uuden koronaviruksen, COVID-19 -viruksen, leviämisen seurauksena (Siirilä 2020). Viruksen alkuperä on tiettävästi Wuhanin kaupungissa, Hubein provinssissa, Kiinassa, jossa uutisoitiin koronavirukseen liitettyjä keuhkokuumeetapauksia vuodenvaihteessa 2019–2020 (Kiinassa todetut keuhkokuumeetapaukset... 2020). Tällöin tilannetta ei vielä koettu uhaksi taudin leviämisen kannalta. Tammikuun lopulla vuonna 2020

koronavirustapaukset Kiinassa lisääntyivät ja matkailu Hubein provinssissa koettiin jo hieman riskialttiina (THL on laatinut ohjeet...2020).

Suomessa ensimmäinen koronavirustapaus ilmeni tammikuun 2020 lopulla, kun Saariselällä lomailleella kiinalaismatkailijalla todettiin tartunta (Matkailijalla todettu koronavirustartunta...2020). Vähitellen myös mediassa esiintyvät uutiset alkoivat yhä useammin liittyä virukseen ja myös matkailijoita haastateltiin tilanteeseen liittyen Saariselällä (Lakka 2020). Tietoa matkailukohteen turvallisuudesta matkailijat saavatkin ensisijaisesti median kautta ja siksi matkailukohteen kannalta on tärkeää kiinnittää huomiota siihen, millaista kuvaa media kohteesta luo (Hall 2005). Tammikuun lopussa maailman terveysjärjestö WHO (World Health Organization) julisti koronaviruksen ”kansainväliseksi kansanterveysuhaksi” (WHO julisti koronaviruksen...2020).

Vuoden 2020 helmikuun lopussa Suomessa todettiin ensimmäinen suomalaisen henkilön koronavirustartunta, jonka matkailija oli saanut Pohjois-Italian matkaltaan (Yhdellä henkilöllä todettu koronavirustartunta...2020). Maaliskuun alussa yksittäiset tartuntatapaukset alkoivat lisääntyä Suomessa. Epidemia levisi Manner-Kiinan lisäksi myös Iraniin, Etelä-Koreaan ja Italiaan (Koronavirustilanne on muuttunut...2020). Maaliskuun puolessavälissä koronavirus oli levinnyt laajalle varsinkin Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa, jolloin myös alueiden jaottelu epidemia-alueisiin lopetettiin (Koronavirustartunnan voi nyt saada useista maista...2020). Maaliskuun 11. päivä WHO julisti koronaviruksen maailmanlaajuiseksi pandemiaksi.

Suomessa ja maailmalla epidemiaa pyritään hidastamaan erilaisten rajoitusten avulla (Koronaepidemian mallinnus...2020). Keskeisessä asemassa on ihmiskontaktien välttäminen. Koronapandemian edetessä ihmisten normaalia elämistä on rajoitettu voimakkaasti. Monet maat ovat sulkeneet rajansa ja jopa kieltäneet maan sisäisen matkailun (Matkailija, palaa Suomeen 2020). Maaliskuun lopulla Suomessa tehtiin päätös eristää Uusimaa muusta Suomesta tiesulkujen avulla sekä valvomalla lento- ja junaliikennettä (Niinistö & Turunen 2020). Suomessa Ulkoministeriö on kehottanut välttämään kaikkea matkustamista ja suomalaisia matkailijoita palaamaan Suomeen (Matkailija, palaa Suomeen 2020). UNWTO:n mukaan huhtikuun 2020 loppupuolella kaikki maailman matkailumaat ovat asettaneet matkailulle rajoitteita ensimmäistä kertaa historian aikana (COVID-19 related travel restrictions...2020). Näistä maista noin puolet ovat sulkeneet rajansa tai keskeyttäneet lentoliikenteen yli neljän viikon ajaksi.

Arvioiden mukaan koronapandemia voi vähentää matkailualan työpaikkoja maailmanlaajuisesti jopa viidelläkymmenellä miljoonalla (Faus 2020). Näistä työpaikoista noin kolmekymmentä miljoonaa sijaitsee Aasiassa. Lisäksi jopa 1,6 miljardin ihmisen matkailuun liittyvien työtuntien arvioidaan vähenevän (Message from Madrid...2020). Koronaviruksen vaikutukset näkyvät myös Suomen matkailussa (Valtavaara 2020). Tammikuussa 2020 kiinalaisten ryhmien matkat lopetettiin, mikä näkyi myös Lapin katukuvassa. Kansainvälisen matkailun vähentyessä on keskusteltu kotimaanmatkailun suosimisesta, mutta vielä toukokuun 2020 alussa Valtioneuvosto suosittelee kaiken vapaa-ajan matkustamisen välttämistä myös Suomessa (Jantunen 2020; Koronavirusepidemian aikaiset rajoitukset 2020). Lapissa monet

matkailukeskukset ovat tehneet päätöksiä päättää talvikausi ennenaikaisesti ja näillä paikkakunnilla myös monet muut palvelut sulkeutuvat matkailun rajoittamiseksi (Ruokangas 2020).

Koronavirus on aiheuttanut haasteita muun muassa lentoyhtiöille (Näveri 2020). Esimerkiksi Finnair leikkaa lentoliikenteestään jopa 90 prosenttia ja vähentää lentojen määrää huhtikuussa tavallisesta 12 000:sta 1600 lentoon. Tilanne vaikuttaa myös Lappiin suuntautuvaan lentomatkailuun, sillä maaliskuun 18. päivästä alkaen myös kaikki kansainväliset lennot Rovaniemelle, Ivaloon, Enontekiöön ja Kittilään lopetetaan väliaikaisesti (Heikinmatti 2020).

Koronaviruspandemian seurauksena esimerkiksi Kanada ja Yhdysvallat ja koko Euroopan unioni ovat sulkeneet rajansa kaikelta ei-välttämättömältä matkustamiselta maaliskuussa 2020 (Hunter 2020). Lennot ovat vähentyneet maailmanlaajuisesti ja julkisia tiloja ja jopa kaupunkeja on suljettu. Risteilyaluksia, joilla on vahvistettuja koronatartuntoja, ei ole päästetty satamaan tartuntojen leviämisen estämiseksi. Monissa maissa nähtävyydet, museot, teemapuistot ja muut matkailun kannalta olennaiset kohteet on suljettu. Lisäksi tapahtumia on peruutettu.

Maailman matkailujärjestö UNWTO on lisännyt yhteistyötään WHO:n kanssa vähentääkseen matkailutoimialan kokemia kielteisiä vaikutuksia (Covid-19: putting people first 2020). UNWTO:n mukaan matkailu on yksi koronaviruksen vuoksi eniten kärsivistä toimialoista ja pandemia onkin luonut matkailualalle suuren haasteen. Pandemian lopullisia vaikutuksia matkailulle ei pystytä vielä arvioimaan, mutta näitä vaikutuksia pyritään selvittämään käyttäen apuna esimerkiksi vuoden 2003 SARS-epidemiaan liittyvää dataa. Huomionarvoista on kuitenkin se, että SARS-epidemia vähensi kansainvälistä matkailua vuonna 2003 noin neljällä prosenttiyksiköllä, kun taas UNWTO:n maaliskuussa 2020 julkaistun arvion mukaan koronapandemia saattaa vähentää kansainvälistä matkailua vuonna 2020 jopa 20–30 prosenttia verrattuna vuoden 2019 matkailijamäärään (International tourist arrivals could fall...2020). Myös miljoonat matkailualan työpaikat ovat vaarassa, sillä matkailualalla toimivista yrityksistä suurin osa on pieniä tai keskikokoisia yrityksiä. Haasteen matkailun tulevaisuuden arvioimiselle aiheuttaa koronaviruksen epävarma leviäminen ja nopeasti muuttuva tilanne (Covid-19: putting people first 2020).

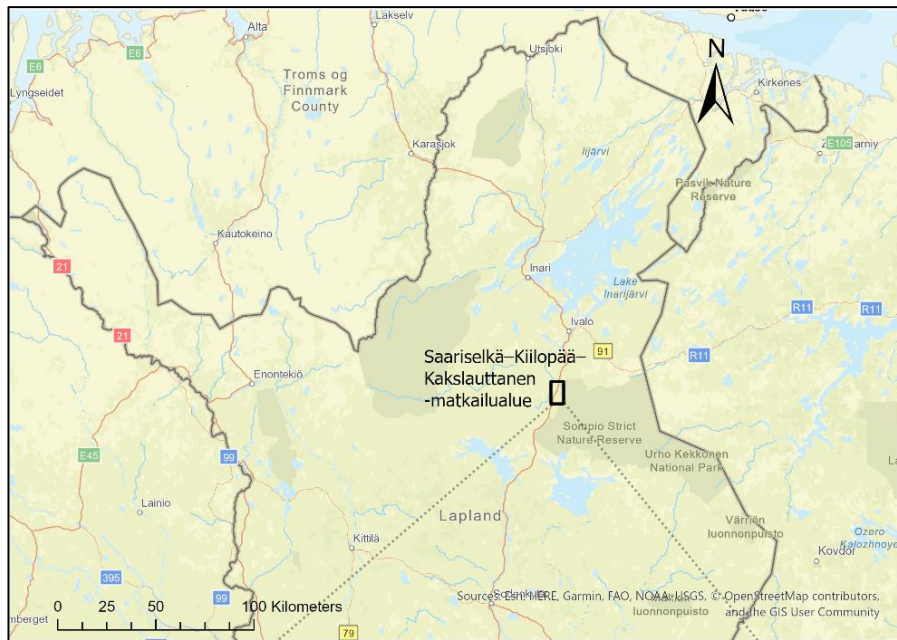
5 Tutkimusalue

5.1 Saariselkä–Kiilopää–Kakslauttanen -matkailualue

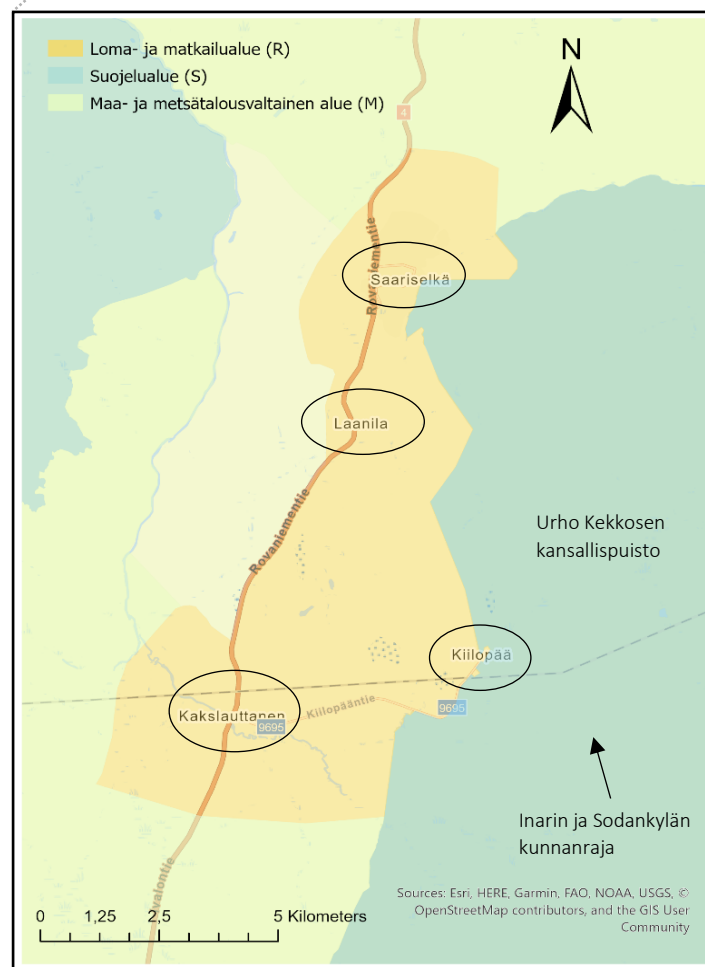
Saariselkä sijaitsee Lapissa noin 250 kilometriä Napapiiriltä pohjoiseen (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Saariselkä kuuluu Inariin, Suomen suurimpaan kuntaan, ja sijaitsee valtatie 4:n varrella noin seitsemänkymmenen kilometrin päässä Inarista etelään (Tilastotietoa Inarin kunnasta 2019). Ivaloon ja Ivalon lentoasemalle Saariselältä on noin kolmekymmentä kilometriä matkaa (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Saariselkä sijaitsee myös aivan Urho Kekkosen kansallispuiston kupeessa. Vuonna 2018 Saariselän postinumeroalueella oli 357 vakituista asukasta (Asukasrakenne...2020). Saariselkä-nimellä voidaan viitata Saariselän kyläkeskukseen, matkailualueeseen tai nykyisen kansallispuiston alueella sijaitsevaan Saariselkä-nimiseen tunturialueeseen, joka ulottuu sekä Inarin että Sodankylän kuntien alueelle (Laanilan majatalosta Saariselän kansainväliseksi matkailukeskukseksi s.a.).

Pro gradu -tutkielmassani olen rajannut tutkimusalueeksi Saariselän, Kakslauttasan ja Kiilopään väliin jäävän matkailualueen (kuva 2), johon kuuluu myös Laanilan alue. Kyseinen alue on myös maakuntakaavassa varattu loma- ja matkailualueeksi (kuva 3). Käytän tutkielmassa yleisnimitystä Saariselkä tai Saariselän matkailukeskus viittaamaan koko tutkimusalueeseen. Lisäksi Urho Kekkosen kansallispuistolla (UKK-puisto) on olennainen rooli tutkielmassani, sillä Saariselän matkailukeskus sijaitsee UKK-puiston välittömässä läheisyydessä. Kakslauttanen ja Kiilopää sijaitsevat hyvin lähellä Inarin ja Sodankylän kuntarajaa noin kymmenen kilometriä Saariselästä etelään, ja osa Saariselän matkailualueesta onkin Sodankylän kunnan puolella (Postinumerohaun tulos s.a.). Tästä huolimatta ne lasketaan kuuluvaksi Saariselkään esimerkiksi yhteisen postinumeron perusteella.

Saariselän matkailualueetta ei aina rajata yksimielisesti. Saariselän keskusvaraamon Saariselästä kertovilla sivuilla matkailualueeseen liitetään Saariselän kylän lisäksi Kiilopään tunturikeskus ja Kakslauttanen (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Toisaalta esimerkiksi Saarinen (1998) on kirjoittanut Saariselän kehityksestä matkailualueeksi, johon kuuluvat Kiilopään, Kakslauttasan, Laanilan ja Tankavaaran alueet. Aiemmin myös Viitala (1989) on tehnyt selvityksen liittyen jäte- ja vesihuoltoon pienissä yhdyskunnissa, kuten Saariselällä ja myös hänen tutkimusalueensa ulottuu Kaunispäältä etelään Kiilopäälle, Kakslauttaseen ja Tankavaaraan saakka. Tankavaara sijaitsee kolmekymmentä kilometriä Saariselältä etelään ja sen matkailullinen vetovoima liittyy pitkälti kullankaivuun historiaan ja sitä kautta myös Saariselän lähialueiden matkailulliseen kehitykseen (Tervetuloa Tankavaaran Kultakylään 2020). Postinumerorajauksen perusteella Tankavaaran ei nähdä kuuluvan Saariselän alueeseen (Postinumerohaun tulos s.a.), se ei sijaitse maakuntakaavan osoittamalla tutkimusalueella kuvaavalla Saariselän matkailualueella, ja sen kaukaisemman sijainnin vuoksi olen päättänyt jättää sen tutkielmani tutkimusalueeni ulkopuolelle. Tästä syystä en myöskään ole kerännyt haastatteluaineistoa Tankavaaran alueelta.



Kuva 2. Tutkimusalueen sijainti Pohjois-Lapissa. Lähde: Esri, World Street Map 2020, mukailten.



Kuva 3. Tutkimusalue on kaavoitettu loma- ja matkailualueeksi. Lähde: Esri, World Street Map 2020; Esri, Maakuntakaavat 2019, mukailten.

5.2 Tuntemattomasta erämaa-alueesta kansainväliseksi matkailukeskukseksi

5.2.1 Saariselän matkailun alkutaival

Saariselkää kohtaan ei ollut juurikaan matkailullista mielenkiintoa ennen 1800-lukua (Saarinen 1998). Vuonna 1871 Saariselän kupeessa sijaitsevasta Laanilasta löydettiin kultaa ja Lapin suurimmat kultahiput ovatkin löytyneet kyseiseltä alueelta (Partanen 1992; Saarinen 1998). Kultayhtiö aloitti alueella toimintansa 1900-luvulla, mutta yhtiön toiminta päättyi vain viisi vuotta myöhemmin kannattamattomana. Kaivosyhtiön rakennuttamaan entiseen toimistorakennukseen perustettiin alueen ensimmäinen majatalo 1910-luvulla (Saarinen 1998). Kullan löytyminen alueelta vauhditti maantien rakentamista alueelle ja maantien paikka viitoitettiin vuonna 1902 Sodankylästä Laanilaan. Tie otettiin käyttöön 1910-luvulla. Laanilaan perustettu majatalo pysyi toiminnassa 1940-luvulle saakka, kunnes saksalaiset joukot polttivat sen matkallaan pohjoiseen (Partanen 1992). Talvi-, jatko- ja Lapin sotien aikaan Lapin infrastruktuuria vahingoitettiin pahoin, kun teitä miinoitettiin, rakennuksia poltettiin ja siltoja tuhottiin. Myös Lapin tieverkosto vahingoittui merkittävästi ja taistelujen jäljiltä Lapista raivattiin satoja tuhansia räjähteitä seuraavien vuosikymmenten aikana.

Kun Petsamon alue liitettiin Suomeen vuonna 1920, tuli Petsamon alueesta suosittu arktinen matkailukohde sotien välisenä aikana (Hirn & Markkanen 1987, cit. Saarinen 1998). Maantie Petsamoon Jäämeren rannalle valmistui 1930-luvulla. Tie saavutti Laanilan ja Kaunispään alueen vuonna 1912 ja Ivalon vuonna 1914 (Partanen 1992; Laanilan majatalosta...s.a.). Tällöin tietä oltiin rakentamassa vielä kohti Inaria, mutta Petsamon Suomeen liittämisen myötä tie päätettiin suunnata kohti Jäämeren rannikkoa.

Maantien myötä liikenne Lapissa lisääntyi ja esimerkiksi linja-autot liikennöivät 1930-luvulla kesäisin Rovaniemeltä Ivaloon saakka (Partanen 1992). Samaan aikaan majataloja rakennettiin eri puolille Lappia ja Jäämeren tien varteen Lapin matkailun kehittämiseksi. Tällöin Saariselän Kaunispään tunturin huipusta tuli suosittu nähtävyys ja näköalapaikka, sillä se sijaitsi aivan pohjoiseen vievän tien varrella (Hautajärvi 2014). Saariselän aluetta pidettiin tällöin eräänlaisena rajana Lapin ja sen saamelaisalueen ja muun Suomen välillä (Saarinen 1998: 162).

Kun Suomi menetti Petsamon alueen Neuvostoliitolle toisen maailmansodan jälkeen, Saariselän Kaunispään ja Laanilan alueet vahvistivat asemaansa omina matkailukohteinaan kauttakulkualan aseman sijaan (Saarinen 1998). Ensimmäinen sotien jälkeen matkailua varten avattu majoitusrakennus oli Suomen Matkailijayhdistyksen Alamaja, joka avattiin vuonna 1949 (Hautajärvi 2014). Vuodepaikkoja saksalaisten parakkiin rakennetussa retkeilymajassa oli 27 matkailijalle. Kolme vuotta myöhemmin Kaunispään huipulle rakennettiin Lapin Matkailuyhdistyksen Ylämaja, jossa oli kahdeksan vuodepaikkaa, keittiö ja oleskeluhuone (Saarinen 1998; Hautajärvi 2014).

Kullervo Kemppisellä on ollut Saariselän matkailullisen imagon kehittämisessä tärkeä rooli (Saarinen 1998). Hän julkaisi vuonna 1959 kirjan *Lumikuru*, jossa kuvataan

Saariselän – tarkoittaen Saariselän erämaa-alueetta – luontoa ja maisemia ja verrataan niitä jopa paratiisiin (Kemppinen 1959: 244):

”Sellainen on Saariselkä, samoilijan satumaa, poropolkujen paratiisi. Se on kirkkaiden kevätpäivien, hohtavien hankien ja hienojen hiihtomaastojen maa. – – Se on karhun ja ahman, lohen ja taimenen, maakotkan, laulujoutsenen ja villipeuran maa. – – Se on leimuavien syysvärien, jäkälätievojen ja kuolpunakankaiden kaunis maa. Se on riemullisten retkien, tunnelmallisten yötulien, ihmeellisten iltaruskojen ja välkkyvien tunturijärvien lumottu maa.”

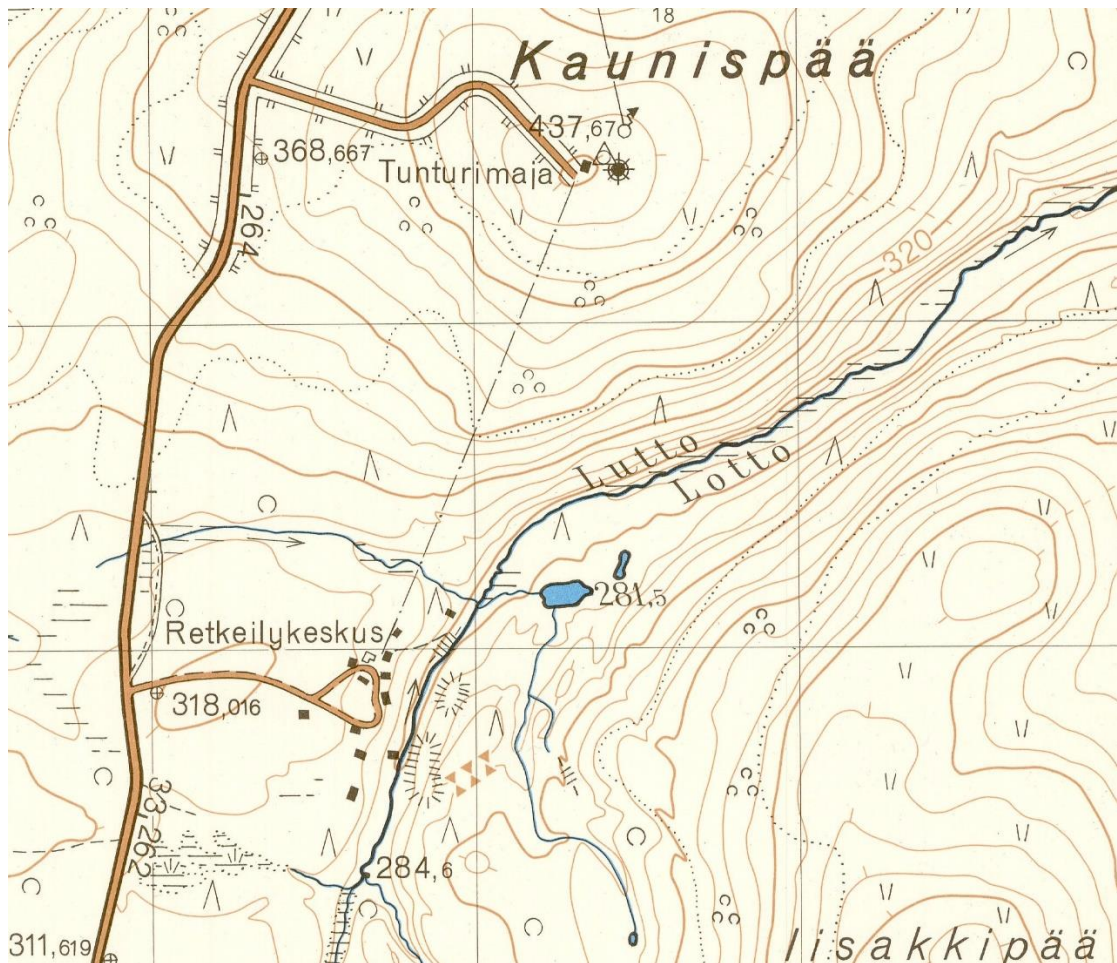
Lumikuru-kirjan julkaisun jälkeen matkailun volyyymi kasvoikin Saariselällä jopa sadalla prosentilla verrattuna edelliseen vuoteen (Saarinen 1998). Arvioiden mukaan 1950-luvulla Saariselällä kulki noin sata retkeilijää vuodessa, mutta vuosikymmenen lopussa määrä oli jopa kymmenkertainen (Partanen 1992). Suurimpana haasteena matkailun kehitykselle alueella oli tällöin keho saavutettavuus, mikä heikensi matkailijoiden mahdollisuuksia tutustua alueeseen (Saarinen 1998). Maantien puutteen lisäksi haasteena oli kunnollisen kartta-aineiston puute, minkä vuoksi harva retkeilijä halusi alueelle lähteä (Kemppinen 1959). Toisaalta joillekin retkeilijöille karttojen puutteen myötä olemassa ollut yllätyksellisyys oli osa Saariselän houkuttelevuutta.

Erämaa-alueen saavutettavuusongelman ratkaisemiseksi ja matkailun kehittämiseksi päädyttiin osittain kiistelyyn ratkaisuun ”siirtää” Saariselkä sen nykyiselle sijainnille maantien varteen ja tällöin päädyttiin Kaunispää–Laanila -alueesta käyttämään nimitystä Saariselkä (Saarinen 1998: 163–164). Kullervo Kemppinen sijoitti erämaavaellustensa aikaan Saariselän kartalla keskelle erämaan tunturialuetta, johon ei maanteitse ollut olemassa kulkureittejä. Kemppisen kuvailema Saariselän alue sijaitsee nykyisen Urho Kekkosen kansallispuiston alueella ja matkailukeskuksena tunnettu Saariselkä on siten valtatievarrelle rakennettu matkailukohde eikä niinkään Kemppisen kuvailema erämaa-alue.

5.2.2 Matkailun voimakkaan kehityksen vuosikymmenet

Luttojoen lähetyville, nykyisen Saariselän keskuksen alueelle, rakennettiin 1950-luvun alkupuolella Lapin Lasten Ystävät -yhdistyksen kesäleirikeskukseksi tarkoitettu maja sairaille ja vähävaraisten perheiden lapsille (Saarinen 1998; Hautajärvi 2014). Kun kesäleirejä ei järjestetty, oli maja auki muille matkailijoille lukuun ottamatta kaamokseen aikaa, jolloin maja oli suljettu (Partanen 1992: 71). Rakennus tuhoutui tulipalossa vuonna 1958 ja vakuutusrahat käytettiin rakentamaan Laanilaan 58 henkilöä majoittava uusi rakennus, joka valmistui vuonna 1960. Tämä Laanilan maja myytiin ensin Mannerheimin Lastensuojeluliitolle, jonka Laanihoviksi nimetty rakennus päätyi Suomen Matkailuliiton ja Virkamiesliiton kautta hotellia isännöineelle pariskunnalle 1990-luvun alussa ja uusimmalle omistajalleen vuonna 2010 (Hotelli Laanihovin isäntä vaihtuu 2010; Katsaus yhdistyksen historiaan s.a.). Laanihovi on tunnettu erityisesti iltapäivätansseistaan, monotansseista, joissa tanssiminen on sallittua myös monot jalassa (Monotanssit Laanihovissa s.a.).

Lapin Lasten Ystävien kesäleirikeskuksen vuokratontti ja tulipalosta selvinneet talousrakennukset päätyivät Virkamiesliiton omistukseen ja alueelle syntyi Saariselän retkeilykeskus 1960-luvulla (kuva 4) (Partanen 1992; Hautajärvi 2014). Vuosien saatossa retkeilykeskusta uusittiin, rakennuksia purettiin ja uusia rakennettiin tilalle (Hautajärvi 2014). Majoitustilojen lisäksi retkeilykeskukselle rakennettiin 1980-luvulla uusi ravintola ja vuonna 1985 retkeilykeskus muuttui Tunturihotellit Oy:ksi. Nykyisin Tunturihotelli kantaa nimeä Santa's Hotel Tunturi ja on osa Santa's Hotel -ketjua. Virkamiesliiton lisäksi Saariselällä näkyi 1970- ja 1980-lukujen vaihteessa vahvasti myös toinen järjestö, Pääkaupunkiseudun Partiolaiset, joka omisti hotelli Riekonkiepin (Partanen 2011).



Kuva 4. Ote vuoden 1965 Kaunisjärven alueen topografisesta kartasta, jossa Saariselän retkeilykeskuksen alueelle on rakennettu kymmenkunta rakennusta. Lähde: Puolustusvoimat 2013, topografinen kartta 1:20 000, lehti 3831 05 Kaunisjärvi 1965, mukaillen.

Matkailu alkoi kehittyä voimakkaasti Kaunisjärvi–Laanila -alueella 1960-luvulla ja esimerkiksi useat Etelä-Suomen ammattiyhdistykset ja yritykset kiinnostuivat alueesta (Saarinen 1998). Saariselälle rakennettiinkin seuraavilla vuosikymmenillä useiden yritysten edustusmajoja, jotka olivat toinen toistaan suurempia ja paremmin varusteltuja (Hautajärvi 2014). Vuosien saatossa Saariselkä on kuitenkin muuttunut yritysten johtoportaiden henkilöiden lomapaikasta kansainväliseksi matkailukeskukseksi ja monet yritykset ovatkin yrittäneet myydä kelomökkejään eteenpäin.

Yhteiskunnalliset muutokset, kuten vapaa-ajan lisääntyminen sekä kansan- ja maailmantalouden kasvu ovat vauhdittaneet Saariselän matkailun kehitystä (Saarinen 1998). Maanmittauslaitoksen vuoden 1972 maankäyttösuunnitelmassa Saariselälle asetettiin tavoitteeksi yhtenäisemmän matkailukeskuksen luominen, jossa tiiviille alueelle suunniteltiin noin kahdeksantuhannen vuodepaikan kapasiteettia. Maankäyttösuunnitelmassa oli varattu alueita esimerkiksi omakotitaloille, hotelleille, ravintoloille, virkistysalueille, kaatopaikalle, urheilualueille ja loma-asutukselle (Partanen 1992: 77). Saariselän uumoiltiin jo tällöin houkuttavan runsaasti kansainvälisiä matkailijoita tulevaisuudessa (Hautajärvi 2014).

Vuonna 1973 avautui Kakslauttaseen tienvarsikahvila, josta sai alkunsa Kakslauttaseen lomakylä seuraavien vuosien aikana (Partanen 1992; Tietoa meistä...s.a.). Kiilopäälle johtava tie rakennettiin vuonna 1963 ja tien päähän rakennettiin ulkoilujärjestö Suomen Ladun omistama metsäkämppä (Partanen 1992). Seuraavana vuonna avattiin samalle sijainnille Kiilopään koulutuskeskus ja vuonna 1981 valmistui Kiilopään eräkeskuksen päärakennus, joka kuitenkin paloi kaksi vuotta myöhemmin (Partanen 1992; Tervetuloa tunturien tunnelmaan s.a.). Kiilopään uusi päärakennus valmistui vuonna 1984 ja seuraavana vuonna Kiilopään eräkeskuksen yhteyteen valmistui hotellirakennus. Ensimmäiset lomaosakkeet valmistuivat Kiilopäälle vuonna 1987 ja samana vuonna Kiilopään eräkeskuksesta tuli Tunturikeskus Kiilopää (Kiilopään tarina...2019). Seuraavien kymmenen vuoden aikana keskukseen valmistui uusi ravintola, savusauna ja kylmäkylpylä. Saariselän ensimmäinen elintarvikekauppa Kuukkeli sekä ensimmäinen ohjelmapalveluyritys Lapin Luontolomat aloittivat toimintansa vuonna 1981 (Partanen 1992).

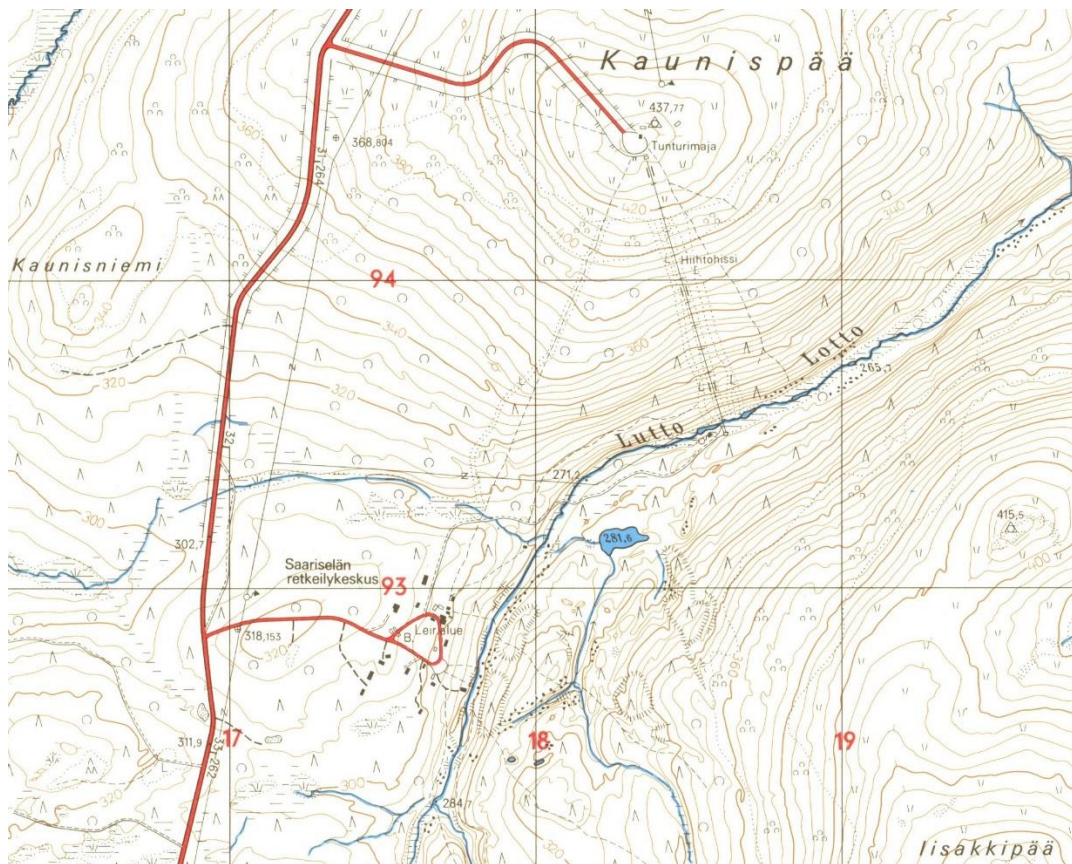
Öljykriisi 1970-luvulla hidasti matkailun kehitystä maailmanlaajuisesti ja myös Saariselällä, mutta matkailualan elpyminen alkoi heti 1980-luvulla (Saarinen 1998). Matkailun kehitys koki kuitenkin uusia hidasteita 1990-luvun alkupuoliskolla, kun lama koetteli Suomea, minkä seurauksena kotimaanmatkailu väheni merkittävästi. Samalla kuitenkin kansainvälisiä matkailijoita saapui edelleen Saariselälle. Laman aikana useat Saariselän matkailuyritykset joutuivat vaikeuksiin ja esimerkiksi silloinen Tunturihotelli ajautui konkurssiin (Partanen 2011).

Riekonkieppi-hotelli siirtyi Suomen Partiolaisilta toimitusjohtaja Paavo Holopaisen omistukseen vuonna 1982 ja viisi vuotta myöhemmin avautui uusi Riekonlinna-hotelliyksikkö, joka keskittyi erityisesti kokousmyyntiin (Partanen 1992). Hotellia myös laajennettiin vuonna 1989. Samana vuonna Saariselälle perustettiin Saariselän Sanomat sekä avattiin Partioaitta-myymäla. Saariselälle valmistui kylpylähotelli 1990-luvun alussa ja Iisakkipää-tunturille alettiin suunnitella tuolihissia hiihtokeskuksen käyttöön (Partanen 1992). Tätä tarkoitusta varten noin 130 hehtaaria maata erotettiin Urho Kekkosen kansallispuistosta.

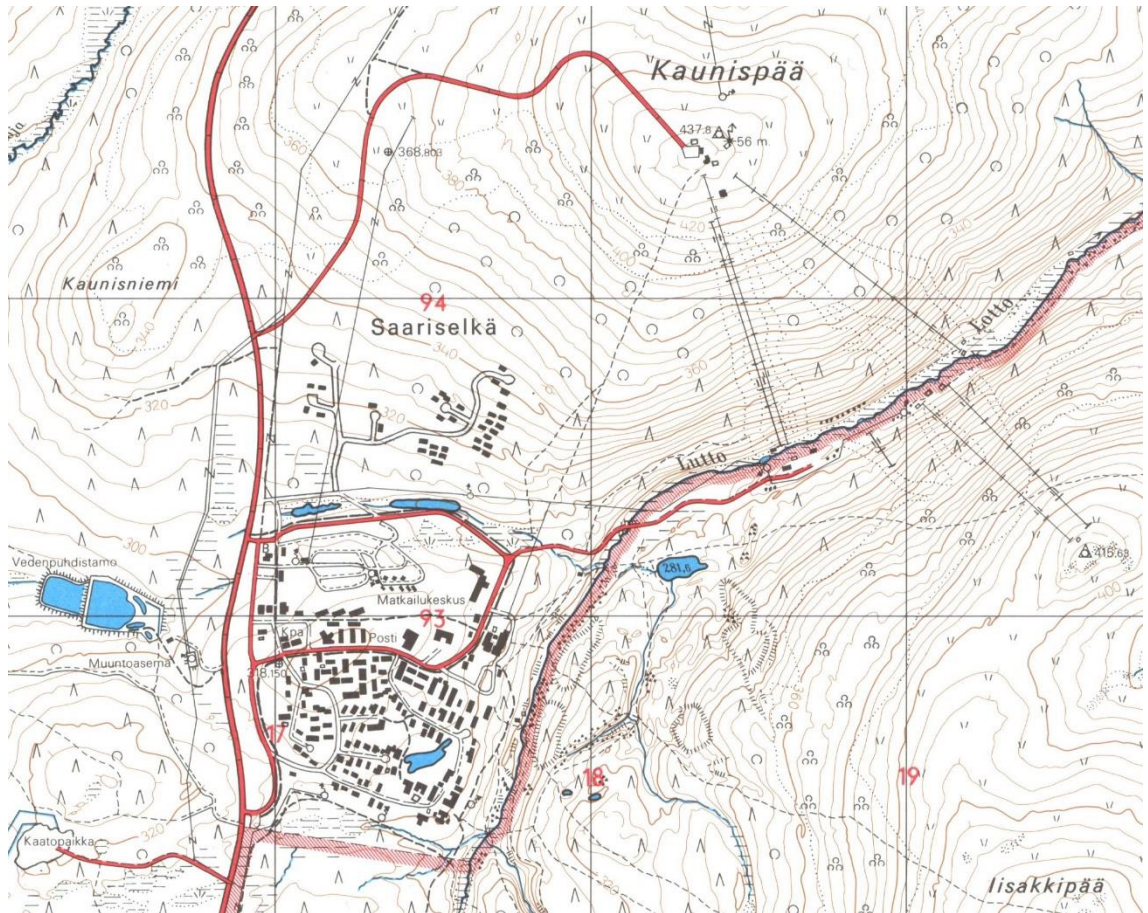
Vuosien varrella retkeilijämäärän lisääntyessä Saariselän erämaa-alueilla myös ongelmat lisääntyivät (Partanen 1992). Huomiota saivat esimerkiksi roskaantumisen lisääntyminen, tupien huoltoon ja moottorikelkkojen käyttöön liittyvät kysymykset, porojen häiriintyminen kevät aikaan sekä monet muut luonnonsuojeluun liittyvät kysymykset.

Saariselän alueen matkailukehityksen ohella esimerkiksi Suomen luonnonsuojeluliitto koki tärkeäksi Saariselän viereisten erämaa-alueiden suojelun ja tämä tavoite toteutui vuonna 1983, kun Urho Kekkosen kansallispuisto perustettiin Inarin, Sodankylän ja Savukosken kuntien alueille (Partanen 1992; Saarinen 1998).

Saariselän matkailukeskusta alettiin rakentaa aktiivisesti 1960-luvun loppupuolella (kuva 5) (Hautajärvi 2014). Aluetta kaavoitettiin, uusia rakennuksia rakennettiin, kunnallistekniikkaa alettiin kehittää ja katuja ryhdyttiin valaisemaan ja asfaltoimaan. Kun vuonna 1971 Saariselällä oli noin 1100 vuodepaikkaa, vuonna 2012 vuodepaikkojen määrä oli ylittänyt jo 12 000 kappaleen rajan. Uusia matkailuyrityksiä syntyi Saariselälle erityisesti 1980- ja 1990-lukujen taitteessa, kun alueelle rakennettiin esimerkiksi kylpylähotelli, liikuntahalli ja ravintoloja (kuva 6) (Saarinen 1998; Partanen 2011).



Kuva 5. Ote vuoden 1972 1:20 000 Kaunisjärven alueen peruskartasta, johon on merkitty jo Kaunisjärven ensimmäinen hiihtohissi. Lähde: Peruskartta 1: 20 000, lehti 3831 05 Kaunisjärvi 1975, mukailten.



Kuva 6. Ote vuoden 1989 1:20 000 Kaunisjärven alueen peruskartasta, jossa Saariselän matkailukeskus on laajentunut runsaasti kuvan 5 karttaan nähden vuodelta 1972. Lähde: Peruskartta 1:20 000, lehti 3831 05 Kaunisjärvi 1989, mukailen.

5.2.3 Matkailun huippusezonki siirtyy kesältä talveen

Matkailu Saariselällä 1970- ja 1980-luvuilla koostui pääosin kolmesta matkailun sesongista, kevättalvesta, kesästä ja syksystä (Saarinen 1998). Kemppinen (1959) kuvaili jo 1950-luvun lopulla kevättalven ja pääsiäisen ajankohdan olevan hänen havaintojensa mukaan suosittua aikaa Lapin retkeilijöiden keskuudessa. Tällöin sydäntalvea ei vielä pidetty houkuttelevana aikana matkustaa Lappiin: ”Lapin pitkä ja pimeä talvi ei turisteja houkuttele – elleivät he satu olemaan kiinnostuneita proerotuksen seuraamisesta.” (Kemppinen 1959: 20).

Lapin ja sen myötä myös Saariselän matkailun kehityksessä on hiihdolla ja laskettelulla ollut tärkeä rooli 1960-luvulta alkaen, kun hiihtokeskusten rakentaminen Suomessa alkoi (Hautajärvi 2014). Saariselälle perustettiin Saariselkä Oy käynnistämään laskettelutoimintaa alueella ja ensimmäiset lasketteluun tarkoitetut rinteet ja hiihtohissi avattiin Saariselälle vuonna 1970 (Partanen 1992; Hautajärvi 2014). Laskettelua arveltiin harrastavan jopa yli miljoona suomalaista 1990-luvulle tultaessa, minkä seurauksena hiihtokeskusten ympärille alkoi muodostua matkailukeskuksia (Hautajärvi 2014). Talviaktiiviteettien suosion lisääntyminen vaikutti suuresti myös Lapin matkailusesongeissa tapahtuneisiin muutoksiin, kun matkailun huippusezonki alkoikin sijoittua aiemmasta poiketen talvikuukausille. Vuonna 1985 Saariselällä kokeiltiin

syksyisin ja talvisin toimivaa lomakoulua sesonkien tasoittamiseksi. Lomakoulun tavoitteena oli, ettei Saariselän matkailu keskittyisi yhtä vahvasti koulujen loma-aikoihin, vaan perheillä olisi paremmat mahdollisuudet matkustaa myös muina aikoina (Matkailukoulu Saariselälle 1985). Lomakoulu Saariselällä jäi kuitenkin ainoastaan kokeiluksi (Partanen 1992).

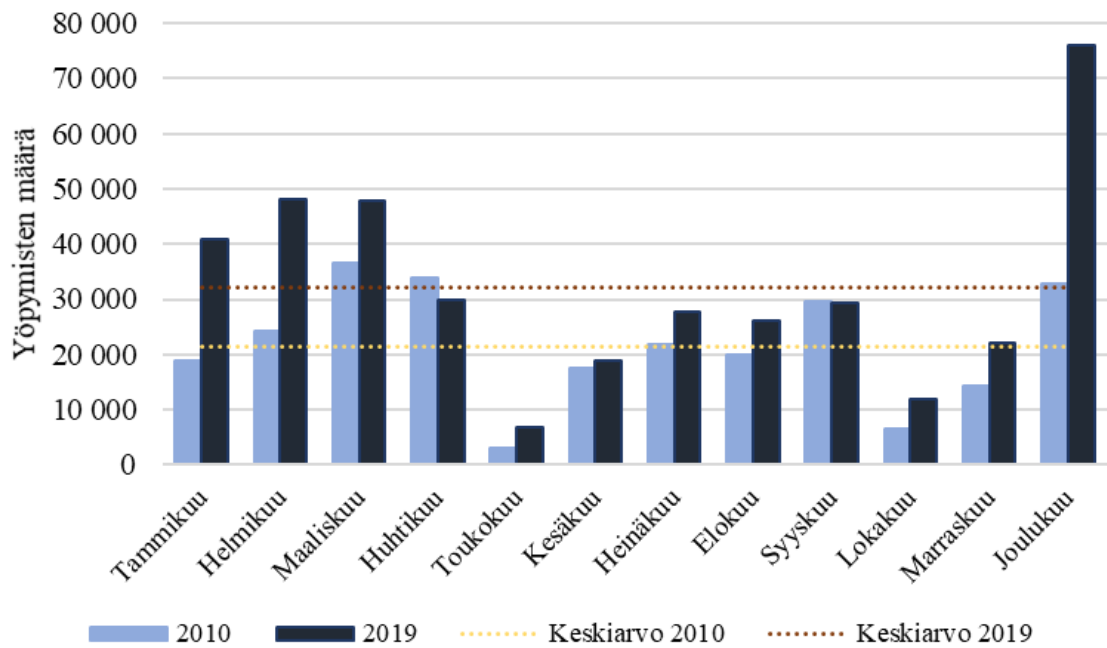
Kehityksen seurauksena myös matkailusesongit alueella muuttuivat ja esimerkiksi ensilumen, keskitalven ja joulun aika alkoivat kasvattaa suosiotaan. Ensilumen kauden kehityksessä tärkeä rooli on ollut säilötyn lumen käyttöönotto hiihtolatujen tarjoamiseksi 2000-luvun alussa (Saariselälle säilötyn lumen latu 2001; Holopainen, P. suullinen tiedonanto 13.5.2020). Saariselkä oli tällöin Suomen ensimmäinen paikka, jossa lunta säilöttiin hiihtolatujen tarjoamiseksi lumitilanteesta huolimatta.

Saariselän matkailusta pystyttiin erottamaan jo viisi matkailusesonkia 2000-luvulle tultaessa. Niitä olivat kesän ja ruskan lisäksi ensilumen aika, sydäntalvi sekä kevättalven hiihtokausi (Saariselkä 2020 2000). Tällöin ulkomaiset matkailijat olivat alueella pääsääntöisesti enemmistönä kesäaikaan ja kotimaiset matkailijat talviaikaan. Ulkomaisista matkailijoista eniten Saariselälle saapui saksalaisia, norjalaisia ja sveitsiläisiä. Suurin kotimaanmatkailun edustus Saariselällä sijoittui ensilumen ja kevättalven hiihtokauden aikoihin. Koulujen loma-aikoina lapsiperheiden määrä Saariselällä korostui. Kokonaisuudessaan talvisesonki oli tällöin jo ohittanut kesäsesongin suosiolla.

Saariselän matkailun sesonkiluonteisuutta voidaan kuvata yöpymisten määrän avulla (kuva 7). Diagrammissa käytetään yöpymisten kokonaismäärää alueen majoitusyrityksiin saapuneiden matkailijoiden määrän sijaan, jotta diagrammi kuvaisi ennemminkin Saariselän matkailupalveluja pidempään hyödyntäviä matkailijoita kuin esimerkiksi lyhytkestoisella läpikulkumatkalla olevia matkailijoita. Yöpymisten määrää kuvaava tilastotieto ei kuvaa kaikkia Saariselän yöpymisiä, sillä tilastoissa mukana ovat ainoastaan rekisteröidyt majoitusliikkeet. Arvioiden mukaan tilastoinnin ulkopuolelle voi tämän vuoksi jäädä jopa kaksi kolmasosaa yöpymisten kokonaismäärästä (Lapin matkailustrategia...2015: 10). Rekisteröidyissä majoitusliikkeissä tulee olla yli kaksikymmentä vuodepaikkaa tai vaihtoehtoisesti matkailuauto- tai matkailuvaunupaikkaa, joissa on sähköpistokkeet (Majoitustilaston laatuseloste 2019). Majoitusliikkeet, jotka eivät täytä näitä ehtoja, eivät myöskään näy tilastoissa. Tutkielmassa hyödyntämäni tilastotiedot Saariselän alueelta sisältävät sekä Saariselän että Tankavaaran rekisteröidyt majoitusliikkeet (TAK Research 2020).

Yöpymisten määrää kuvaava diagrammi kuvaa kymmenen vuoden ajanjaksoa, jonka aikana myös yöpymisten määrä on kasvanut erityisesti talvikuukausien aikana. Yöpymisten määrän ja niiden keskiarvon perusteella huippusesonkikuukausiksi voidaan laskea vuonna 2010 helmi-, maaliskuu-, huhti-, syys- ja joulukuu. Tammi-, heinä- ja elokuu ovat lähellä keskiarvoa, joten miellän ne tässä tapauksessa välisesongin ajaksi. Tällöin matalasesongin kuukausiksi jäävät touko-, loka- ja marraskuu. Vuonna 2019 vastaavat huippusesongin kuukaudet ovat tammi-, helmi-, maaliskuu- ja joulukuu. Välisesongiksi miellän huhti-, heinä-, elo- ja syyskuun ja matalasesongin kuukausiksi touko-, kesä-,

loka- ja marraskuun. Tällä määrittelytavalla huippusesonkikuukausia on vuonna 2019 vähemmän kuin vuonna 2010, lähinnä koska yöpymisten kuukausittainen keskiarvo on paljon suurempi erityisesti joulukuun suuren yöpymismäärän vuoksi ja tämä vaikuttaa koko vuoden matkailusesonkien määrittämiseen. Ei myöskään ole olemassa yhtä oikeaa tapaa määrittellä matkailun sesonkeja, minkä vuoksi asiaan liittyy aina tulkinnanvaraisuutta ja epävarmuutta (Honkanen 2017: 115).



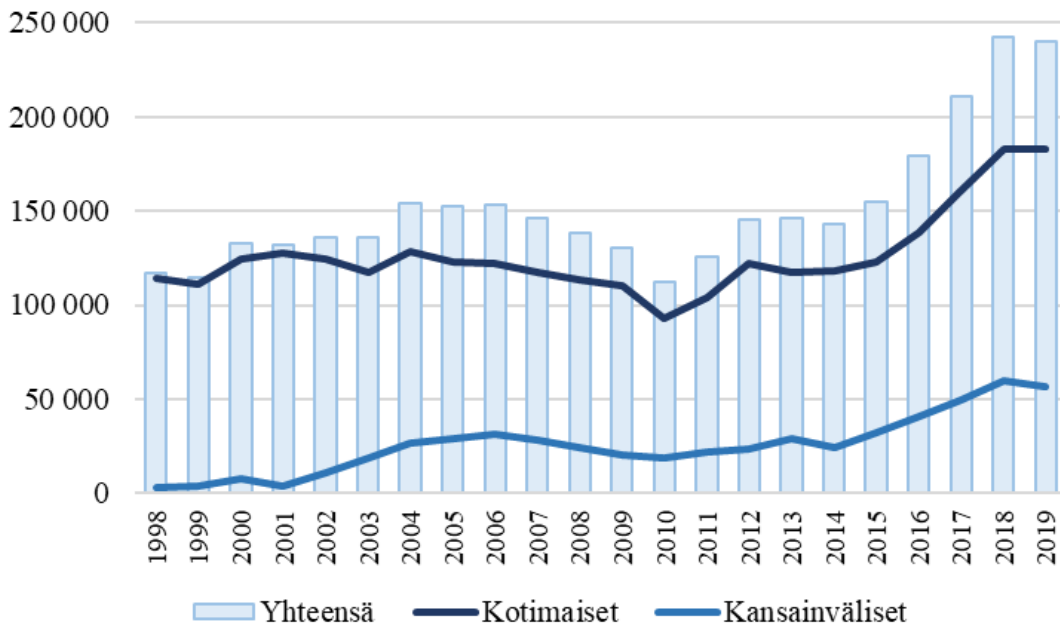
Kuva 7. Saariselän yöpymisten kokonaismäärät ovat kasvaneet vuosien 2010 ja 2019 välillä erityisesti talvikuukausina. Lähde: Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020.

Tarkastelujakson (2010–2019) aikana matkailijamäärät huhtikuun ja lokakuun välillä ovat pysyneet lähes ennallaan, mutta talvikaudella marraskuusta maaliskuuhun matkailijamäärät ovat kasvaneet, ja etenkin joulusesonki on kaksinkertaistunut yöpymisten määrässä mitattuna. Molempina tarkasteluvuosina keski- ja loppukesä ovat välisesongin aikaa, kun taas vuonna 2019 huhtikuu ja ruska-ajan syyskuu ovat pudonneet huippusesongista välisesonkikategoriaan oman tulkintani mukaan. Matalasesonkia voidaan molempina tarkasteluvuosina nähdä olevan loppukevät ja alkukesä sekä loka- ja marraskuut. Tarkastelujakson perusteella vaikuttaa siltä, että kymmenen vuoden aikana suurin yöpymisten määrän kasvu sijoittuu nimenomaan talvikuukausille, vaikkakin lähes jokaisen kuukauden yöpymismäärät ovat kasvaneet. Yöpymismäärän perusteella suurimmat haasteet ympärivuotisen matkailun kehittämiseksi ovat lumien sulamisen ajan toukokuu sekä tyypillisesti ensilumen kuukausi lokakuu (Talvien lumista ja lumisuudesta 2019; Talven 2019-2020 sää 2020).

5.2.4 Lentoliikenteen, majoituskapasiteetin ja kansainvälisyyden kehitys matkailukehityksen kuvaajina

Ivalon lentoaseman säännöllinen lentoliikenne alkoi jo 1950-luvulla (Laanilan majatalosta...s.a.) Suurin osa lentoliikenteestä keskittyi kesäsesongin aikaan vielä 1970-luvulla. Vuonna 1980 lentomatrustajia saapui Ivaloon noin 33 700, ja määrä nousi

kymmenessä vuodessa jo 85 100 vuosittaiseen matkustajaan (Partanen 1992). Tästä eteenpäin matkustajamäärä on pääsääntöisesti jatkanut kasvuaan (kuva 8). Huolimatta 1990-luvun lamasta, lentomatkustajien määrä nousi tammikuussa 1992 lähes sadalla prosentilla verrattuna tammikuuhun 1991 Riekkohotellien Tasarahalla tunturiin -matkapaketin myötä. Matkapaketin tavoitteena oli elvyttää laman hidastamaa ja matalasesongin aikaista matkailua tarjoamalla tuhannen markan matkapaketteja Saariselälle (Tonni hotelliviikosta Lapissa...1991). Finnairin kanssa yhteistyössä toteutettu matkapaketti oli menestystuote, millä oli suuri merkitys Saariselän laman ajan matkailulle (Holopainen, P. suullinen tiedonanto 13.5.2020).



Kuva 8. Ivalon lentoaseman matkustajamäärä on kaksinkertaistunut kahdenkymmenen vuoden ajanjakson aikana. Lähde: Matkustajat lentoasemittain 1998–2019 (2020).

Ivalon lentoaseman matkustajamäärä on tilastoituna ajanjaksona 1998–2019 ollut kotimaapainotteista, mutta sekä kotimaisten että ulkomaisten matkailijoiden määrä on kasvanut tarkastelujakson aikana. Kotimaisten matkailijoiden määrä on noussut 21 vuoden aikana noin 70 000 matkustajalla, kun vastaava nousu ulkomaisten matkailijoiden kohdalla on lähes 55 000. Huomionarvoista on erityisesti se, että vielä vuonna 1998 ulkomaisia matkailijoita saapui Ivalon lentoasemalle alle 3 000 vuodessa, kun vuonna 2019 vastaava luku oli jo lähes 57 000.

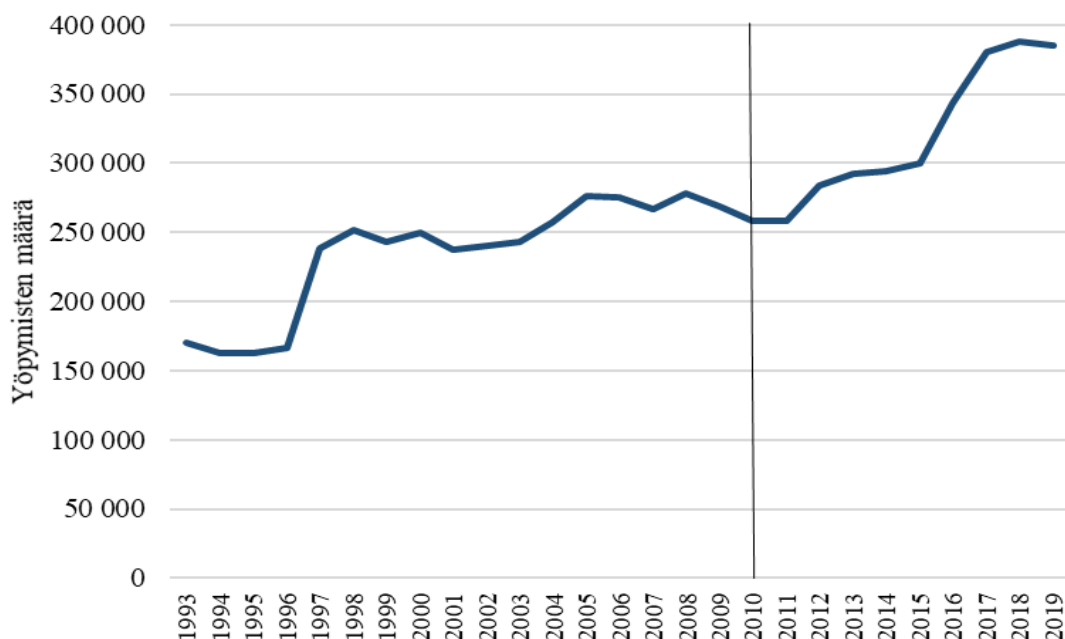
Lentotilastossa on huomioitava epätarkkuudet kansainvälisen matkailun osalta, sillä kaikki Helsinki-Vantaan ja Lapin väliset lennot tilastoidaan kotimaanmatkailun lennoiksi, koska matkustajien lähtömaista on haastavaa saada tietoa (Lapin matkailustrategia...2015). Finavia määrittelee kotimaanmatkustajan matkustajaksi, ”joka lähtee suomalaiselta lentokentältä ja laskeutuu suomalaiselle kentälle. Matkustajien kansallisuus ei ole tiedossa.” (Lentoliikenteen tilastot 2020). Kuvan 8 tilastotieto ei siis kerro koko totuutta, vaan Ivalon lentoasemalle saapuvista matkailijoista huomattavasti suurempi osa saattaa olla ulkomaalaisia matkailijoita, sillä suuri osa kaukolennoista ei

lennä suoraan Ivaloon, vaan tekee välilaskun Helsinki-Vantaan lentokentällä (Lentäen s.a.).

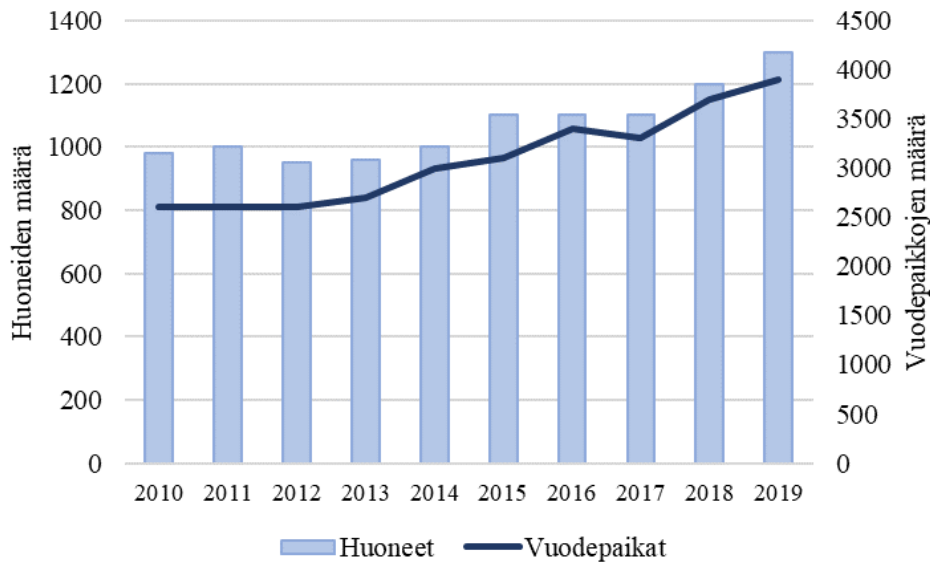
Saariselän uusi kehittämissuunnitelma julkaistiin vuonna 2000, ja siinä kartoitettiin alueen senhetkinen matkailullinen tilanne ja käsiteltiin tulevaisuuden tavoitteita (Partanen 2011). Suunnittelutyössä oli mukana muun muassa lukuisia yrityksiä, Inarin kunta, Lapin Liitto ja Metsähallitus (Saariselkä 2020 2000). Kun vielä vuonna 1965 Saariselän matkailukeskuksessa kävijämäärä oli noin viiden tuhannen luokkaa, kuvailtiin Saariselkää vuonna 2000 seuraavin sanoin:

”Vuodelle 2000 siirryttäessä Saariselkä on asiakasmääriltään Lapin suurin matkailukeskus, jossa on 8 hotellia, yli 10.000 vuodepaikkaa, mittavat kylpylä- ja liikuntatilat, 18 ravintolaa, 10 ohjelmapalveluyritystä, 2 elintarvikekauppaa ja muita kauppaaliikkeitä, sekä lukuisia muita palveluja.” (Saariselkä 2020 2000: 5).

Saariselällä oli noin 10 500 vuodepaikkaa 2000-luvun taitteessa ja niistä noin 750 sijaitsi Kiilopään ja Kakslauttasen alueilla (Saariselkä 2020 2000). Yksityishenkilöiden ja yritysten omistamien loma-asuntojen kapasiteetti oli moninkertainen verrattuna muihin majoitusyrityksiin ja hotelleihin, joiden yhteenlaskettu kapasiteetti oli tällöin noin 1700 vuodepaikan suuruinen. Vuonna 1999 koko Inarin kunnan yöpymisistä kahdeksankymmentä prosenttia sijoittui Saariselälle ja kolmasosa kaikista Inarin kunnan alueille saapuneista matkailijoista oli tällöin ulkomaalaisia. Sekä Saariselän yöpymisten määrä (kuva 9) että majoituskapasiteetti (kuva 10) ovat kasvaneet vuosien varrella. Majoituskapasiteetin kohdalla tarkastelujakso ulottuu vuodesta 2010 vuoteen 2019, joten myös kuvasta 9 on pystyviivan avulla rajattu sama ajanjakso.



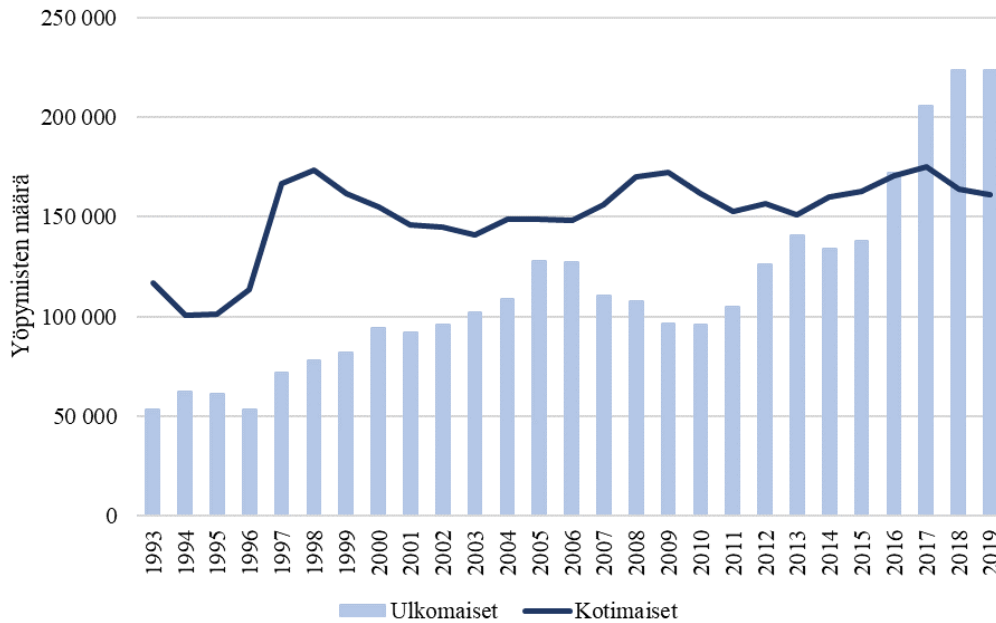
Kuva 9. Saariselän yöpymisten määrä on 27 vuoden aikana kasvanut yli 200 000 yöpymisellä. Lähde: Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020; Rekisteröidyt yöpymiset 1993–2013 s.a.



Kuva 10. Saariselän majoituskapasiteetti on kasvanut yöpymismäärän kasvun myötä. Lähde: Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020.

Pääpiirteissään sekä Saariselän yöpymisten määrä että majoituskapasiteetin määrä on noussut vuosikymmenen aikana, mikä viestittää matkailun kasvusta alueella. Kuvassa 10 esitetty majoituskapasiteetti kuvaa sellaisten rekisteröityjen majoitusliikkeiden kapasiteettia, jotka ovat toimittaneet tilastotietoaan eteenpäin (TAK Research 2020). Saariselällä näitä tilastotietoja eteenpäin toimittavia majoitusliikkeitä on ollut vuosien 2010 ja 2019 välillä tyypillisesti noin 10, määrän vaihdellessa kuitenkin kuukausittain seitsemän ja kolmentoista majoitusliikkeen välillä. Pylväsdiagrammilla esitetty vuosittainen majoituskapasiteetti on jokaisen vuoden kuukausittaisten arvojen keskiarvo. Kymmenen vuoden aikana tapahtunut majoituskapasiteetin kehitys rekisteröidyissä majoitusliikkeissä on ollut huomattavaa. Huoneiden määrä on noussut vajaasta tuhannesta noin 1300:aan ja vuodepaikkojen määrä vastaavasti noin 2600:sta vajaaseen neljään tuhaneseen.

Vuosien 1993 ja 2019 välillä Saariselän rekisteröityjen yöpymisten määrä on lisääntynyt sekä kotimaisten että ulkomaisten matkailijoiden kohdalla (kuva 11). Tarkastelujakson 27 vuoden aikana kotimaisten matkailijoiden yöpymisten määrä on lisääntynyt noin 45 000 yöpymisellä ja ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä jopa noin 170 000 yöpymisellä. Vuonna 2016 ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä ylitti ensimmäistä kertaa kotimaisten matkailijoiden yöpymiset. Vuoden 2016 jälkeen näiden kahden ryhmien ero on korostunut entisestään, kun ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä on jatkanut kasvuaan, kun taas kotimaisten matkailijoiden yöpymisten määrä on ollut laskussa vuodesta 2017 eteenpäin.



Kuva 11. Saariselän ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten määrä ylitti ensimmäistä kertaa kotimaisten matkailijoiden yöpymisten määrän vuonna 2016. Lähde: Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020; Rekisteröidyt yöpymiset 1993–2013 s.a.

Tulevaisuuden uhkaavimpina haasteina pidettiin vuoden 2000 kehittämissuunnitelmassa vahvuuksia uhkaavia tekijöitä, kuten luonnon tuhoutumista, erilaisia katastrofeja ja elinkeinon liittyviä heikkouksia (Saariselkä 2020 2000). Tavoitteena oli tehdä Saariselästä vuoteen 2020 mennessä ”Euroopan johtava arktisten luontopalvelujen, liikunnan ja hyvinvoinnin lomakeskus” (Saariselkä 2020 2000: 23). Hallittu kasvu ja kansainvälisyyden kehittäminen olivat myös olennaisia tavoitteita tällöin, kuten myös ympärivuotisuuden kehittäminen ympärivuotisten työpaikkojen tarjoamisen mahdollistamiseksi.

Saariselän palvelurakenne 2000-luvun taitteessa muodostui muun muassa kahdesta elintarvikekaupasta, lahjatavaramyymälöistä, valokuvausliikkeestä, huoltoasemasta, taksipalveluista, leipomosta, pesulasta, siivousliikkeestä, autovuokraamosta ja pankkiautomaatista (Saariselkä 2020 2000). Lisäksi Saariselällä oli pelastuskeskus, kappeli, päiväkotit ja Metsähallituksen palveluja. Näiden lisäksi alueen palvelutarjontaa tavoiteltiin kehitettävän entisestään esimerkiksi elokuvateatterin, köysiradan, pankin, alakoulun, kirjaston ja autokorjaamon rakentamisen avulla. Edellämainittua palvelutarjontaa Saariselälle ei kuitenkaan toistaiseksi ole kehitetty.

5.3 Saariselkä matkailukeskuksena 2000-luvulla

5.3.1 Saariselän matkailun kansainvälisyys

Saariselkä on Euroopan Unionin pohjoisin matkailukeskus (Laanilan majatalosta...s.a.). Se on alun perin rakennettu palvelemaan juuri matkailun tarpeita, ja siksi se on luonteeltaan hyvin tiivis ja palvelut ovat lähellä toisiaan (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Hautajärvi (2014: 288) kuvaa Saariselkää matkailukeskukseksi, ”jolla ei ole mainittavia yhteyksiä seudun väestöön, kulttuuriin ja rakennusperinteeseen.” Tämä kuvaa Saariselän historiaa nimenomaan matkailua varten rakennettuna keskuksena, joka ei ole

syntynyt esimerkiksi valmiiksi asutettuun kylään, jossa peruspalvelut ja infrastruktuuri olisivat jo olemassa ennen matkailun kehitystä.

Saariselkä on saavutettavissa esimerkiksi lentäen, junalla, linja-autolla tai henkilöautolla. Junalla kuljettaessa on matkailijoiden poistuttava junasta jo Rovaniemen rautatieasemalla ja jatkettava Saariselälle esimerkiksi linja-autolla (Inari-Saariselkä – kaukana pohjoisessa...s.a.). Ivalon lentoasema on lähin lentoasema Saariselälle matkustaville ja kulkemista helpottavat säännölliset linja-autovuorot lentoaseman ja esimerkiksi Saariselän, Kakslauttasen ja Kiilopään välillä. Myös Rovaniemen lentoasema palvelee Saariselän matkailijoita (Saapuminen & liikkuminen s.a.). Helsingistä Ivalon lentoasemalle lentävät pääasiassa Finnair ja Norwegian (Getting there & around s.a.; Matkustaminen s.a.). Finnair lentää Ivaloon päivittäin ja lentojen määrä vaihtelee sesongista riippuen. Pohjois-Lappi tekee aktiivisesti yhteistyötä Finnairin kanssa tiettyjen lentomäärien ylläpitämiseksi alueella (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014: 29). Norwegian lentää Ivaloon sesonkiluonteisesti talvikauden aikana. Huippusesongin aikana talvella suoria lentoja tulee myös tilauslentoina Euroopasta, kuten Iso-Britanniasta ja Saksasta (Airport of the year...2018). Ivalon lentoasemaa on laajennettu ja uusittu useamman kerran sen menneisyyden aikana ja esimerkiksi vuonna 2018 uutisoitiin Ivalon lentoaseman lentokonepaikkojen lisäämisestä sekä terminaalin laajentamissuunnitelmista (Investointiohjelma Lapin lentoasemilla 2018).

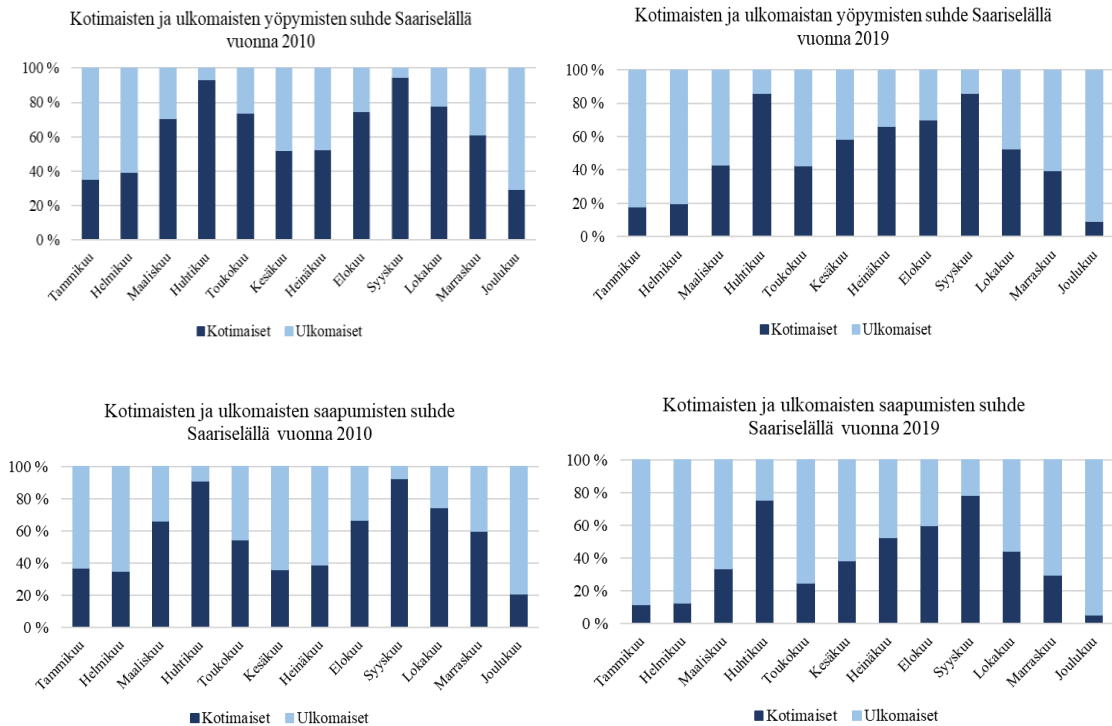
Saariselkä on kansainvälinen matkailukeskus, jossa ulkomaisten matkailijoiden määrä Saariselällä on lisääntynyt runsaasti vuosien varrella (Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020). Eri kuukausina eri kansallisuudet korostuvat Saariselän kansainvälisessä matkailussa. Vuoden 2010 tammi- ja helmikuussa eniten rekisteröityjä yöpymisiä Saariselällä kertyi japanilaisista matkailijoista, kun taas vuonna 2019 Ranska oli johtavassa asemassa (taulukko 1) (Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020). Molempina vuosina Aasian maat, varsinkin Kiina ja Japani, ovat olleet vahvoja kansallisuuksia talvella, kuten myös Euroopan maista erityisesti Ranska ja Iso-Britannia. Kevättalvella huhtikuussa Aasian maista ei matkailijoita yövy alueella läheskään samassa mittakaavassa kuin talvella. Toukokuu ja kesäkuukaudet ovat kansainvälisyydeltään hyvin vahvasti eurooppalaisia ja eniten yöpyvän ulkomaisen kansallisuusryhmän Saariselällä kesä-, heinä- ja elokuussa muodostavat saksalaiset sekä vuonna 2010 että vuonna 2019.

Taulukko 1. Yöpymisten määrän mukaan merkittävimmät kansallisuudet Saariselällä kuukausittain vuosina 2010 ja 2019. Lähde: Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020.

	2010		2019	
	Valtio	Osuus yöpymisten kokonaismäärästä	Valtio	Osuus yöpymisten kokonaismäärästä
Tammikuu	Japani	13,2 %	Ranska	10,6 %
Helmikuu	Japani	16,1 %	Ranska	11,5 %
Maaliskuu	Japani	5,7 %	Saksa	6,6 %
Huhtikuu	Norja	1,4 %	Norja	2,2 %
Toukokuu	Norja	5,8 %	Saksa	24,2 %
Kesäkuu	Saksa	16,4 %	Saksa	12,7 %
Heinäkuu	Saksa	19,2 %	Saksa	8,9 %
Elokuu	Saksa	3,7 %	Saksa	4,9 %
Syyskuu	Japani	0,9 %	Japani	3,3 %
Lokakuu	Norja	9,8 %	Japani	11,3 %
Marraskuu	Norja	9,9 %	Iso-Britannia	9,9 %
Joulukuu	Iso-Britannia	35,6 %	Iso-Britannia	46,2 %

Syyskuussa Japani palaa uudelleen yöpymismäärältään suurimmaksi ulkomaiseksi kansallisuusryhmäksi molempina tarkasteluvuosina (Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020). Myös lokakuussa Japanilla on vahva osuus yöpymisistä ja vuonna 2019 kolmen vahvimman maan joukkoon tulee lokakuussa myös Kiina. Joulukuussa eniten yöpymisiä kerryttävät ylivoimaisesti Iso-Britanniasta tulevat matkailijat molempina tarkasteluvuosina. Myös Aasian maat ovat vahvasti läsnä tällöin, vielä enemmän vuonna 2019 kuin vuonna 2010. Joulukuu Saariselällä on suosittu matkailukuukausi myös esimerkiksi ranskalaisten ja espanjalaisten keskuudessa.

Ulkomaisten ja kotimaisten matkailijoiden suhde vaihtelee Saariselällä kuukausittain (kuva 12). Vuonna 2010 kotimaisia matkailijoita yöpyi Saariselällä ulkomaisia matkailijoita enemmän erityisesti maaliskuu–toukokuussa ja elokuu–marraskuussa, eli seitsemänä kuukautena vuodesta. Vuoteen 2019 mennessä sama tilanne näkyy huhtikuussa ja heinä–syyskuussa eli enää neljänä kuukautena vuodesta. Kotimaisten matkailijoiden osuus kesäkuukausien yöpymisistä on noussut kymmenen tarkasteluvuoden aikana, kun taas talvikaudella heidän osuutensa on laskenut. Merkittävimmät erot kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden yöpymisessä näkyvät vuonna 2019 joulukuusta helmikuuhun, jolloin kotimaisten matkailijoiden osuus jää alle kahdenkymmenen prosentin kaikista yöpymisistä. Huhti- ja syyskuussa taas kotimaiset matkailijat muodostavat yli kahdeksankymmentä prosenttia Saariselän alueen yöpymisistä.



Kuva 12. Saariselän kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden yöpymisten (yläriivi) ja saapumisten (alarivi) määrän suhteet kuukausittain vuosina 2010 (vasemmalla) ja 2019 (oikealla).

Kuvan alimmat kaksi pylväsdiagrammia kuvaavat yöpymisten sijaan kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden saapumisen osuutta Saariselällä. Saapumisten määrä on tilastoitu rekisteröityihin majoitusliikkeisiin saapuneiden matkailijoiden määränä (Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020). Vaikka alemman rivin diagrammit vaikuttavat silmänmääräisesti melko samanlaisilta verrattuna ylempiin, on niissä myös huomionarvoisia eroja. Vuonna 2010 yöpymisten ja saapumisten väliset erot korostuivat touko–heinäkuussa. Erityisesti kesä- ja heinäkuussa ulkomaisia matkailijoita saapui Saariselälle enemmän kuin kotimaisia matkailijoita, mutta tästä huolimatta yöpymisten määrä oli kotimaisilla matkailijoilla suurempi kuin ulkomaisilla matkailijoilla. Sama ilmiö toistuu myös vuoden 2019 pylväsdiagrammeissa. Yksi syy tälle on se, että kesäaikaan liikkeellä on ulkomaalaisia linja-autoilla kulkevia ryhmiä matkalla esimerkiksi Norjaan ja Jäämeren rannikolle (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014: 27). Heille Saariselkä on sopiva yöpymiskohde matkan varrella, eli yöpymisvuorokausia kertyy vähän.

Suuri osa ulkomaalaisista matkailijoita saapuu Saariselälle matkanjärjestäjien kautta (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014: 51–52). Vapaa-ajanvietto on yleisin Saariselälle saapuvien matkailijoiden syy matkustaa, mutta myös työmatkoja tehdään alueelle. Esimerkiksi vuonna 2013 Holiday Club Saariselän, Santa’s Hotel Tunturin ja Lapland Hotels Riekonlinnan asiakkaita 15,6% matkusti työn vuoksi. Suuri osa näistä matkailijoista oli autotestaajia, jotka yöpyivät Hotelli Riekonlinnassa johtuen hotellin konserniomistajan yhteyksistä Saariselän lähellä sijaitsevaan autojen testirataan.

5.3.2 Saariselän matkailutuotteet

Saariselän matkailutuote koostuu erilaisista matkailijoille tarkoitetuista palveluista (Hautajärvi 2014). Saariselän erikoisuutena on esimerkiksi kahden vastakkaisen tunturin laskettelurinteitä hyödyntävä laskettelukeskus sekä Suomen pisin pulkkamäki (kuva 13) (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Saariselällä on talvikaudella runsaasti huollettuja hiihtolatuja ja ladut ulottuvat osittain myös viereisen Urho Kekkosen kansallispuiston puolelle. Myös kesäaikaan erilaisia reittejä on tarjolla runsaasti ja noin puolet niistä sijaitsee Urho Kekkosen kansallispuiston alueella.



Kuva 13. Saariselällä laskettelurinteitä on sekä Kaunispään huipulla että vastakkaisella Iisakkipäällä. Lähde: Käyhkö 20.2.2018.

Saariselällä on eritasoisia majoitusvaihtoehtoja esimerkiksi mökkien, hotellien ja huoneistojen muodossa (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Saariselän kyläkeskuksessa on muun muassa useita ravintoloita, päivittäistavara- ja elintarvikemyymälä, keskusvaraamo, kappeli, sisähuvipuisto, ohjelmapalveluyrityksiä, autovuokraamo, matkamuisto- ja korumyymälöitä, kampaamo ja erilaisia hyvinvointipalveluja (Tietoa alueesta: Saariselkä 2019). Saariselällä toimivat myös Metsähallituksen sekä Inarin kunnan matkailupalvelupisteet. Osa Saariselän palveluista on auki ympärivuotisesti, mutta esimerkiksi osa ravintolapalveluista on auki vain talvisesongin aikaan (Laajennettu toteutettavuussuunnitelma...2014: 24). Talvisesongin päätyttyä toukokuussa suuri osa Saariselän yrityksistä sulkeekin ovensa ja kesäkuussa osa palveluista avautuu taas kesäkautta varten. Saariselän keskuksen palveluja on vuonna 2014 kuvattu tiivistetysti kyläkeskusta kuvaavalla kartalla (kuva 14).



Kuva 14. Saariselän kyläkeskuksen palveluja. Lähde: Saariselän Sanomat 2014.

Saariselän laskettelukeskus, Saariselkä Ski & Sport Resort tarjoaa matkailijoille esimerkiksi lumilautailu- ja lasketteluaktiviteetteja, pulkkailua, luistelua, hiihtoa, maastopyöräilyä, lumikenkäilyä, hiihtokoulun palveluja ja ravintolapalveluja (Palvelupaketit...2019). Laskettelukeskuksessa on kahdella tunturilla, Kaunispäällä ja Iisakkipäällä, yhteensä viisitoista rinnettä, joista kymmenen on valaistuja (Aktiviteetit 2019). Pisin laskettelurinteistä on kahden kilometrin mittainen ja laskettelukeskuksen ylläpitämä Suomen pisin pulkkamäkikin ylittää pituudeltaan 1200 metriin. Hissejä laskettelukeskuksella on kuusi, joista yksi on tuolihissi.

Kaunispäällä on myös matkailijoita palveleva ravintola ja tuliaistupa Kaunispään Huippu, joka on rakennettu historiallisen Ylämajan viereen (Hautajärvi 2014; Kaunispään Huippu 2020). Ravintolarakennus on ollut Kaunispäällä vuodesta 1986 ja viimeisimpänä ravintolaa on laajennettu vuonna 2016 (Historia 2018). Kaunispään huipulle pääsee kävellen, pyörällä, hiihtäen tai esimerkiksi moottoriajoneuvolla sinne johtavaa maantietä pitkin.

Saariselän keskustassa toimii kauppakeskus Kuukkeli, joka on ollut toiminnassa alueella jo 1980-luvulta lähtien (Partanen 1992). Kauppakeskuksessa on esimerkiksi ravintola, elintarvike- ja päivittäistavara-kauppa, Kuukkelin majoitustoiminnan vastaanotto, Alko, reseptivapaiden lääkkeiden myyntipalvelu sekä postitoimisto (Kuukkelin palvelut sinulle s.a.). Vuosien varrella kauppakeskusta on laajennettu ja uudistettu useamman kerran (Karjalainen s.a.). Kuukkeli on mukana myös majoitustoiminnassa Saariselällä ja kauppakeskuksen omistaja onkin hankkinut majoituskäyttöön esimerkiksi yritysten entisiä edustushuviloita.

Saariselkä kuuluu sijaintinsa puolesta Lapin saamelaisalueeseen, jossa saamelaiset harjoittavat perinteisiä elinkeinojaan, kuten porotaloutta (Saariselän alue 2020). Inari-Saariselän matkailualueella on myös saamelaisia matkailuyrityksiä (Pirttijärvi 2020). Yksi esimerkki on saamelainen ohjelmapalveluyritys Joiku-Kotsamo Safaris (Joiku-Kotsamo Safaris s.a.). Yritys on toiminut alueella vuodesta 1991 lähtien ja heidän tarjontaansa kuuluvat muun muassa poro- ja huskysafarit, revontulisafarit sekä moottorikelkkaretket ja saamelaisillalliset (About us 2019).

Saariselän kyläkeskuksessa toimii kolme suurta hotelliketjua: Holiday Club, Santa's Hotel ja Lapland Hotels (Inari-Saariselkä majoituskohteet s.a.). Lapland Hotels -ketjuun kuuluu Saariselällä Riekonlinna-hotelli ja lisäksi hotelliketju toimii aktiivisesti yhteistyössä Lapland Safaris -ohjelmapalveluyrityksen kanssa, jolla on toimipiste samassa hotellirakennuksessa (Saariselkä – aito klassikko s.a.). Lapland Hotels Riekonlinna tuli osaksi Lapland Hotels -ketjua vuonna 2005 (Mäkinen 2005). Hotellin palveluihin kuuluvat esimerkiksi kaksi saunaa ja ravintolaa sekä erilaisia majoitusvaihtoehtoja, kuten hotellihuoneita, sviittejä ja huoneistoja (Majoitu keskellä tunturikylää s.a.).

Santa's Hotels on Lapista lähtöisin oleva hotelliketju (Keitä olemme s.a.). Saariselän keskustan Santa's Hotel Tunturin majoitustarjonta koostuu hotellihuoneista, sviiteistä ja huoneistoista (Santa's Hotel Tunturi s.a.). Lisäksi hotellilla on neljä ravintolaa ja esimerkiksi kokoustiloja, kuntosali ja kauneudenhoitopalveluja. Hotellin uusin laajennusosa, ja myös yksi esimerkki Saariselän aiempaa korkeatasoisemmasta majoituspalvelusta, on Gielas-rakennus, joka valmistui vuonna 2008 (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014).

Holiday Club Saariselkä on Euroopan pohjoisin kylpylä Saariselän keskustassa (Holiday Club Saariselkä: kohde s.a.). Holiday Club -ketju osti Saariselän kylpylähotellin vuonna 2001 ja vuosien varrella kylpylähotellia on remontoitu, viimeksi vuonna 2017 (Katsaus historiaan s.a.). Kylpylähotelli tarjoaa asiakkaille hotellihuoneiden lisäksi sviittejä, huoneistoja sekä vuokrattavaksi tai viikko-osakkeina loma-asuntoja. Kylpylähotellin erikoisuutena on esimerkiksi sen yhteydessä sijaitseva Angry Birds Activity Park -sisähuvipuisto (Holiday Club Saariselkä s.a.).

Laanilassa, muutama kilometri Saariselältä etelään, toimivat esimerkiksi ravintola Laanilan kievari sekä Savottakahvila, jonka tarjontaan kuuluu huoneisto- ja retkeilymajamajoitusta sekä asuntovaunupaikkoja (Laanilan kievari s.a.; Laanilan savotta s.a.). Laanilassa sijaitsee myös Piispankivi-muistomerkki toisen maailmansodan aikaisen hyökkäyksen muistoksi (Saariselän alue 2020). Lisäksi Laanilasta lähtee vajaan kahdeksan kilometrin mittainen kultareitti, jonka varrella voi tutustua Laanilan alueen kultahistoriaan.

Kakslauttanen sijaitsee Sodankylän kunnan alueella, mutta se on siitä huolimatta olennainen osa Saariselän matkailualueetta (Tietoa alueesta: Kakslauttanen s.a.). Kakslauttanen mökkikylä sai alkunsa jo 1970-luvulla ja sittemmin kohde on laajentunut kansainvälisestikin hyvin tunnetuksi lomakohteeksi. Matkailijoita houkuttelevat alueelle

erityisesti Suomen ensimmäiset lasi-iglut. Matkailijoille on tarjolla myös muita majoitusvaihtoehtoja, ravintoloja, saunoja, kokoustiloja, matkamuistomyymälöitä, välinevuokraamo sekä erilaisia aktiviteetteja sekä talvikaudelle että lumettomalle ajalle (Kakslauttanan: palvelut s.a.). Lisäksi alueelta löytyvät esimerkiksi joulupukin koti, taidegalleria ja uusimpana vetonaulana rakenteilla oleva Pohjoismaiden suurin planetaario (Kemppainen-Koivisto 2019; Tietoa alueesta: Kakslauttanan s.a.).

Kakslauttasan lasi-iglujen lisäksi Saariselällä Northern Lights Village tarjoaa matkailijoille majoitusta revontulimökeissä, joissa on lämmitetyt lasikatot esimerkiksi revontulibongausta varten (Savela 2019). Alueelle on rakennettu kahdeksankymmentä mökkiä ja lisäksi alueella on esimerkiksi ravintola. Yritys tarjoaa matkailijoille mahdollisuuksia erilaisiin aktiviteetteihin sekä kesä- että talvikaudella. Kesäkaudella yritys käyttää myös nimitystä Midnight Sun Village, jolloin markkinointivaltteina ovat valoisat kesäyöt ja Lapin kesäinen luonto (Midnight Sun Village s.a.). Tavoitteena on tällaisen brändäyksen avulla houkuttaa matkailijoita alueelle suurempina määrinä myös kesäkaudella, kun toistaiseksi talven huippuseasonki on osoittanut huomattavasti kesää vetovoimaisemmaksi (Sahavirta 2019).

Suomen Latu Kiilopään tunturikeskus sijaitsee Kakslauttasan tavoin noin kymmenen kilometriä Saariselän eteläpuolella ja noin kuuden kilometrin päässä valtatiestä (Kulkuyhteydet Kiilopäälle s.a.). Tunturikeskus tarjoaa matkailijoille monenlaisia majoitus- ja ruokailupalveluja, aktiviteetteja, tapahtumia ja kursseja. Majoitusvaihtoehdot vaihtelevat mökeistä ja huoneistoista hotelliin ja retkeilymajaan ja ruokaa on tarjolla esimerkiksi päärakennuksessa sijaitsevassa ravintolassa (Majoitu mukavasti s.a.; Meillä syöt hyvin s.a.). Tunturikeskus omistaa myös saunamaailman, jota matkailijat voivat hyödyntää (Savusauna s.a.).

Kiilopään tunturikeskus sijaitsee aivan Urho Kekkosen kansallispuiston kupeessa ja pihapiiristä lähtekin erilaisia merkittyjä reittejä suoraan kansallispuistoon (Patikointi s.a.). Kiilopään tunturikeskuksessa sijaitsee myös välinevuokraamo, josta löytyy varusteita retkeilyyn, pyöräilyyn ja hiihtoon (Vuokraamotoiminta ja suksihuolto s.a.). Näiden aktiviteettien lisäksi Kiilopäällä voi harrastaa muun muassa geokätköilyä, frisbeegolfia, lumikenkäilyä, talviuintia (Elämyksiä & liikuntaa s.a.). Kiilopään tunturi noin kahden kilometrin päässä tunturikeskuksesta ja tunturin 546 metrin korkeudessa sijaitsevalle huipulle lähtee merkitty reitti suoraan Kiilopään tunturikeskuksen pihasta (Tietoa alueesta: Kiilopää).

Useimmat edellä mainituista matkailutoimialan yrityksistä ovat toimineet Saariselällä vuosia, elleivät jopa vuosikymmeniä. Saariselälle on perustettu myös monia uusia matkailuyrityksiä 2010-luvun aikana, josta esimerkkeinä ovat muun muassa Star Arctic Hotel Kaunispäällä, Arctic Sky Kiilopääntien varrella sekä Jávri Lodge Saariselän keskustan tuntumassa. Star Arctic Hotel tarjoaa matkailijoille majoitusta, jossa keskeisessä asemassa ovat suurista ikkunoista avautuvat maisemat kohti kansallispuistoa (kuva 15) (Saariselän matkailijamäärän kasvu näkyy palveluissa 2018). Hotelli avattiin vuonna 2017. Rauhallisuutta ja puhdasta luontoa hakeville matkailijoille vuonna 2018 avattu Arctic Sky tarjoaa maksimissaan kymmenen hengen ryhmille täyden palvelun

matkan sisältäen esimerkiksi majoituksen, ateriat ja aktiviteetit (Make your own week 2019; Uusia tuulia Inari-Saariselkä matkailualueella 2019). Jávri Lodge -huvila on toiminut aiemmin Urho Kekkonen hiihtohuvilana, mutta vuonna 2017 laajennettu ja remontoitu nykyaikainen kelohirsimökki tarjoaa luksustason majoitusta täysi-ikäisille matkailijoille (Why Jávri 2019; Jávri Lodge s.a.). Jávri Lodgen yläkerrokseen rakennetuissa Sky Suite-hotellihuoneissa on yli kolme metriä korkeat lasiseinät luonnonmaiseman ja taivaan tarkkailua varten.



Kuva 15. Vuonna 2017 Kaunispäälle avattu Star Arctic Hotel painottaa maiseman merkitystä majoitustarjonnassaan. Lähde: Elovaara 27.8.2019.

5.3.3 Saariselän matkailun kehittämistavoitteet

Saariselän matkailualueita pyritään kehittämään jatkuvasti (Uusia tuulia Inari-Saariselkä matkailualueella 2019). Varsinkin kesäaikaan yöttömästä yöstä, rauhallisuudesta ja Lapin puhtaasta luonnosta povataan tulevaisuuden vetovoimatekijöitä koko Lapin matkailulle. Myös alueen matkailutuotteita kehitetään ja erityistä huomiota kiinnitetään talvikauden ulkopuoliseen aikaan ja sen aktiviteetteihin. Tästä esimerkkinä Saariselkä Ski & Sport Resort on vuoden 2019 kesäkaudella pitänyt ensimmäistä kertaa rinteitä ja hissejä auki tarjotakseen matkailijoille alamäkipyöräilyaktiviteetteja (Saariselän hissi ja rinteet ovat avoinna kesällä 2019).

Saariselän matkailun kehittämistä varten Inarin kunta on toteuttanut esimerkiksi Arctic Outdoor – turvallisuutta ja terveyttä tunturista -hankkeen vuosina 2017–2019 (Kyösti 2019). Hankekuvauksen mukaan tavoitteena on ”rakentaa Saariselän alueesta kansainvälisesti tunnettu ja houkutteleva arktinen ulkoliikuntakeskus.” (Euroopan aluekehitysrahaston...2014). Osana hanketta on kehitetty Polarlife-tuotteisto, jossa yhdistetään ulkoilulajeja, kulttuuria ja hyvinvointia (Kyösti 2019). Tuotekehitystä kohdennetaan pitkälti kansainvälisen matkailun kehittämiseksi ja kohderyhmänä ovat erityisesti Iso-Britanniasta ja Saksasta saapuvat matkailijat. Osana hanketta on selvitetty saksalaisten pitävän kiinnostavina esimerkiksi Lapin luontoa, rauhallisuutta ja luonnonilmiöitä, kuten revontulia ja yötöntä yötä. Brittiläiset matkailijat taas ovat yleensä kiinnostuneita joulupukkiin liittyvästä matkailusta, lumesta, husky- ja porosafareista sekä tietenkin revontulista.

Arctic Outdoor -hankkeen kaksi suurta teemaa ovat ympärivuotisuuden kehittäminen sekä turvallisuus (Kyösti 2019). Osana hanketta on kerätty brittiläiseltä testiryhmältä mielipiteitä ja kehittämisehdotuksia heille järjestetystä matkasta ja siihen kuuluvista aktiviteeteista. Lisäksi turvallisuutta on pyritty parantamaan luomalla englannin-, saksan- ja kiinankieliset turvallisuusohjeet ulkomaalaisia matkailijoita varten. Turvallisuusohje sisältää tietoa esimerkiksi sään mukaisesta pukeutumisesta, turvallisesta retkeilystä, heijastimien käytöstä, pulkkailusta ja paikallisten asukkaiden kunnioittamisesta.

Arctic Outdoor -hankkeen päätyttyä tulevaisuuden tavoitteita ovat esimerkiksi syyskauden lisääntyvä tuotteistaminen, kesän ulkomatkailutarjonnan monipuolistaminen, erityisesti keskieuropalaisten lisääntyvät reittimatkat sekä uuden Polarlife-matkailutuotteiston ylläpito ja eteenpäin vieminen (Kyösti 2019). Saariselän matkailutuotteistoa on kehitetty runsaasti jo ennen hanketta ja uusia aktiviteetteja on syntynyt. Varsinkin maastopyöräilyn merkitys on kasvanut Saariselän matkailussa.

Saariselällä toteutettiin vuonna 2014 laajennettu toteutettavuusselvitys mahdollista uutta Kaunispuun rinteiden hotellia varten (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014). Toteutettavuusselvityksessä ei käsitelty ainoastaan hotelleja, vaan yleisesti myös Saariselän matkailun kehittämiskohteita ja -tarpeita. Yhtenä haasteena Saariselän matkailun kehitykselle koetaan toteutettavuusselvityksessä olevan maanvuokrien korottuminen. Jotta matkailuyritykset pystyvät tekemään investointeja, on matkailijamäärän ja sen myötä yritysten liikevaihdon lisääntyttävä. Matkailijamäärän nousun koetaan olevan parhaiten saavutettavissa suuntaamalla markkinointia vahvasti ulkomaiden suuntaan. Matkailijamäärän nousua tärkeämpi tekijä on kuitenkin yöpymisten määrän, eli matkailijoiden viipymän kasvattaminen. Toinen haaste alueen kehitykselle on Suomessa Saariselän imago iäkkäämpien matkailijoiden kohteena. Lisäksi saavutettavuus on Saariselälle haaste, erityisesti lentomatkailun kohdalla.

Toteutettavuusselvityksessä Saariselän kehittämistarpeiden nähdään olevan majoitustarjonnan monipuolistaminen ja sen tason kasvattaminen esimerkiksi viiden tähden hotellin avulla (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014). Tämän koettaisiin vastaavan matkailijoiden kasvavaan majoituksen vaatimustasoon. Erityisesti ulkomaalaisia matkailijoita kiinnostavat myös erikoisemmat majoitusvaihtoehdot, josta lasi-iglut ovat esimerkkeinä. Tästä syystä mahdollisen uuden hotellin vetonaulaksi on kaavailtu iglu-sviittejä. Ravintolapalvelujen kohdalla Saariselältä koetaan uupuvan riittävän monipuolinen ravintolatarjonta, johon sisältyisi enemmän edullisia ravintolavaihtoehtoja niitä hakeville matkailijoille. Tässä suurena haasteena on sesonkiluonteisuuden lisäksi se, että monet huoneistoissa ja mökeissä yöpyvät matkailijat valmistavat itse ruokansa, eivätkä välttämättä hyödynnä paikallisia ravintolapalveluja. Toteutettavuusselvityksen mukaan myös ulkoilureittien ja latujen tasoa tulisi nostaa.

Saariselän kehittämisessä korostuu myös markkinoinnin tarve (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014). Markkinoinnissa Saariselän vahvuuksia ovat esimerkiksi vuodenaikojen vaihtelu, ainutlaatuinen luonto, luonnonilmiöt, kuten revontulet, sekä saamelaiskulttuuri. Merkittävä rooli Saariselän matkailumarkkinoinnissa matkailuyritysten lisäksi on Inari-Saariselkä Matkailu Oy:llä, joka tekee aktiivista

yhteistyötä esimerkiksi Inarin kunnan, Saariselän Keskusvaraamon ja Metsähallituksen kanssa. Ylläksen ja Levin matkailukeskuksiin verrattuna Inari-Saariselkä Matkailu Oy:n resurssien koetaan toteutettavuussuunnitelmassa olevan kuitenkin liian vähäiset sekä vuosibudjetiltaan että henkilöresurssiltaan.

Laajennettua toteutettavuusselvitystä varten on kerätty palautetta ulkomaalaisilta matkanjärjestäjiltä liittyen Saariselän matkailun vahvuuksiin ja heikkouksiin (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014: 18). Saariselän matkailulliset vahvuudet liittyvät Lapin vahvaan brändiin, Saariselän luontoon ja luontoaktiviteetteihin, revontuliin, saamelaiskulttuuriin, kullanhuuhdonnan historiaan ja tunturimaisemaan. Lyhyitä kävelyetäisyyksiä ja latujen kunnossapitoa ja monipuolisuutta on myös pidetty myönteisinä tekijöinä. Myös lyhyt matka Ivalon lentoasemalle on Saariselän etu. Heikkoudet taas liittyvät Saariselän kehityksen hidastumiseen ja jopa pysähtymiseen, saavutettavuuden ongelmiin ja Saariselän kilpailukyvyn heikkenemiseen muihin Lapin kohteisiin sekä Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Lisäksi heikkoutena koetaan olevan palveluiden vahva sesonkiluonteisuus ja painottuminen talveen sekä hotellitason riittämättömyys. Suomen Lapin koetaan myös olevan huomattavasti näkymättömämpi esimerkiksi TV:ssä ja mediassa Ruotsiin ja Norjaan verrattuna. Myös kielitaidon puute koetaan ongelmaksi erityisesti ranskalaisten ja saksalaisten matkanjärjestäjien näkökulmasta.

Saariselän matkailua ei kuitenkaan tule kehittää ainoastaan ulkomaisten matkailijoiden tarpeisiin vastaamiseksi, vaan on tärkeää kiinnittää huomiota myös kotimaisten matkailijoiden tarpeisiin (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014). Erityisesti nuoria matkailijoita ja lapsiperheitä pidetään potentiaalisena kohderyhmänä. Monet kotimaanmatkailijat hakevat matkaltaan luontoelämyksiä ja -aktiviteetteja, minkä vuoksi näiden ylläpito ja kehittäminen on tärkeää. Yhä useammat kotimaiset matkailijat hakevat matkaltaan ulkomaisten matkailijoiden tavoin myös rauhallisuutta, puhdasta ympäristöä ja esimerkiksi revontulielämyksiä.

5.4 Urho Kekkosen kansallispuisto osana Saariselän matkailua

Urho Kekkosen kansallispuisto Pohjois- ja Itä-Lapin alueilla on yksi Suomen suosituimmista retkeilykohteista (Laanilan majatalosta...s.a.). Kansallispuisto on perustettu alueelle suojelemaan sen rikasta luontoa sekä alueen luontaiselinkeinoja, kuten porotaloutta (Kuusisto 2018). Kansallispuisto on kooltaan 2550 neliökilometriä. Merkittviä reittejä UKK-puistossa on noin 200 kilometriä (kuva 16) ja lisäksi matkailijoille on tarjolla erilaisia tupia ja laavuja, tulipaikkoja, kuivakäymälöitä ja saunoja. Kansallispuiston korkein tunturi, Sokosti, yltää yli 700 metrin korkeuteen.

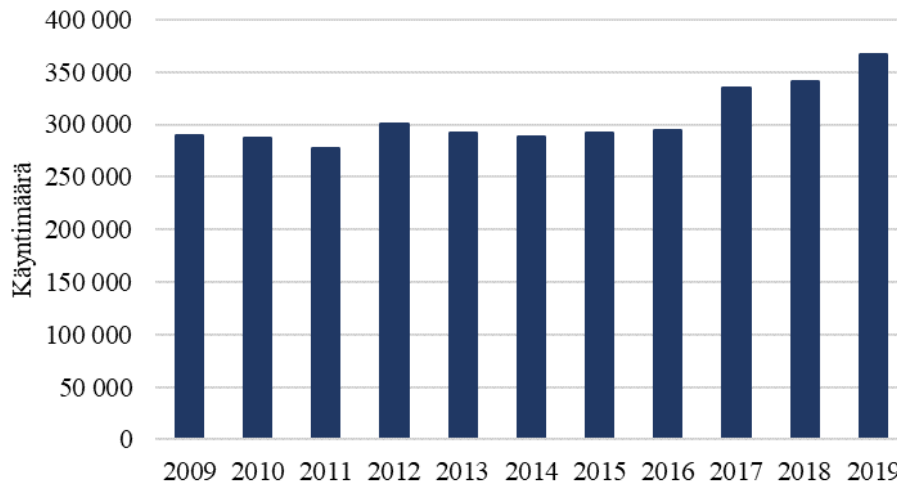
Urho Kekkosen kansallispuistossa voi harjoittaa useita erilaisia aktiviteetteja, mutta joillekin niistä on asetettu rajoitteita luonnon suojelemiseksi (Urho Kekkosen...2020). Kansallispuiston reiteillä, merkittyihin ja merkitsemättömiin, pääsee kulkemaan hiihtäen tai kävellen vuodenajasta riippuen. Muita mahdollisia aktiviteetteja UKK-puiston alueella ovat muun muassa kalastus, joka on tiettyjen ehtojen täytyessä jokamiehenoikeudella sallittua; lintubongaus, marjastus, melonta ja metsästys, joka on kuitenkin sallittua vain paikallisille asukkaille.



Kuva 16. Urho Kekkosen kansallispuistossa on lukuisia merkittäviä reittejä vaihtelevassa maastossa. Lähde: Elovaara 30.8.2019.

Maastopyöräily Urho Kekkosen kansallispuistossa on sallittu tietyillä reiteillä, mutta ei koko kansallispuiston alueella (Urho Kekkosen...2020). Talvella lumipeitteen aikaan pyöräily on kuitenkin sallittua kaikkialla UKK-puistossa lukuun ottamatta huollettuja latuja. Koiravaljakot ja moottoriajoneuvot ovat kansallispuiston alueella kiellettyjä ja esimerkiksi ratsastus on sallittua vain tietyillä reiteillä. Matkailuyritykset saavat kuitenkin kuljettaa asiakkaita moottorikelkkareilla erikseen määritellyillä reiteillä. Matkailuyritykset voivat harjoittaa toimintaansa UKK-puistossa, kunhan häiriötä ei aiheuteta tai luontoa vahingoiteta (Urho Kekkosen kansallispuiston, Sompion luonnonpuiston...2016). Metsähallituksen tavoitteena onkin tehdä yhteistyösopimuksia kansallispuiston alueita hyödyntävien matkailuyritysten kanssa ja tällöin matkailuyritykset voivat myös hyödyntää kansallispuiston läheisyyttä matkailumarkkinoinnissaan.

Urho Kekkosen kansallispuistossa toteutettiin viimeisin kävijätutkimus vuonna 2017 (Kuusisto 2018). Kävijätutkimuksesta saatavia tietoja pyritään käyttämään hyväksi matkailutoimintaan liittyvässä yhteistyössä sekä alueen kehittämisessä sekä sen käytön että hoidon osalta. Kävijätutkimuksessa saatiin selville, että tutkimusajankohtana (helmikuu–syyskuu 2017) kävijöistä hieman yli puolet olivat naisia ja kävijöiden keski-ikä oli noin 54 vuotta mediaanin asettuessa 58 ikävuoden kohdalle. Kävijöitä oli ikähaarukassa 14–88 vuotta. Vain yhdeksän prosenttia kansallispuiston matkailijoista liikkui yksin ja loput liikkuvat vähintään kahden hengen seurueissa, useimmiten perheenjäsenten tai ystävien kanssa. Tutkimukseen osallistuneista matkailijoista lähes kolme neljäsosaa olivat päiväretkeilijöitä. Kaikista tutkimukseen osallistuneista 91 prosenttia oli kotimaisia matkailijoita, kuusi prosenttia ulkomaisia matkailijoita ja kolme prosenttia paikallisia asukkaita. Ulkomaisia matkailijoita osallistui tutkimukseen 116 kappaletta 20 eri kansallisuudesta, joista useimmin esiintyvät olivat Saksa ja Ranska. Urho Kekkosen kansallispuiston käyntimäärät ovat olleet nousujohteisia vuosien 2009 ja 2019 välillä (kuva 17).



Kuva 17. Urho Kekkosen kansallispuiston käyntimäärä on noussut vuosien 2009 ja 2019 välillä. Lähde: Käyntimääriä suojelu- ja retkeilyalueilla...2020.

Karhun (2019) mukaan Urho Kekkosen kansallispuistossa on noudatettu kestävän luontomatkailun periaatteita jo 2000-luvun alusta lähtien. Kestävän luontomatkailun edellytyksenä on yhteistyö eri toimijoiden välillä ja UKK-puistossa tätä toteutetaan neuvottelukuntatoiminnan avulla. Neuvottelukuntaan kuuluvat kaikki alueen olennaiset toimijat ja parhaimmillaan neuvottelukuntatoiminnan avulla pystytään ennaltaehkäisemään alueella syntyviä konflikteja kyseisen keskustelufoorumin olemassaolon kautta.

Kestävän matkailun toteuttamista UKK-puistossa on tutkittu haastattelemalla kansallispuiston johtajaa ja suunnittelijoita sekä keräämällä kyselyaineistoa sähköpostitse niiltä yrityksiltä, jotka ovat solmineet yhteistyösopimuksen kansallispuiston kanssa (Karhu 2019). Luonnon kestävyuden lisäksi sosiaalinen kestävyys kansallispuiston alueella koetaan erityisenä haasteena ensisijaisesti monien osapuolien osallisuuden vuoksi. UKK-puistossa ja sen läheisyydessä toimii useita elinkeinoharjoittajia, asuu paikallista väestöä ja kulkee sekä päiväretkeilijöitä että vaeltajia. Kaikilla ryhmillä on omanlaisensa intressit alueen hyödyntämisessä ja nämä saattavat aiheuttaa ristiriitoja alueen toimijoiden välillä.

Tutkimuksen mukaan kansallispuistot ovat 2010-luvulla jo paljon enemmän kuin luontoalueita ja niiden merkitys korostuu nykyään varsinkin taloudellisessa toiminnassa (Karhu 2019). Vaikka monet elinkeinoharjoittajat alueella ovat tietoisia kestävästä matkailusta ja sen periaatteista, tutkimuksen perusteella kehitettävää on edelleen. Esimerkiksi kestävän matkailun arviointi on haaste, sillä selkeitä mittareita kestäväälle matkailulle ja esimerkiksi luonnon kantokyvylle on vaikea asettaa. Karhun (2019: 22) mukaan kestävyuden osa-alueet – taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys – eivät ole aina yhteensovittavissa, vaan kansallispuistojen tulisi päättää, mitä kestävyuden osa-alueita sen toiminnassa painotetaan ja kehittää kansallispuiston toimintaa sen perusteella.

6 Aineisto ja menetelmät

6.1 Puolistrukturoidut haastattelut

Pro gradu -tutkielmani on luonteeltaan laadullinen. Haastattelut ovat yksi tyypillisimmistä aineistonkeruumuodoista laadullisessa tutkimuksessa ja niissä tutkijalla on vapaus muotoilla haastattelukysymykset haluamallaan tavalla. Toisaalta tutkijalla on myös vastuu siitä, että haastateltavat ymmärtävät kysymykset tarkoitetulla tavalla, jotta saadaan aikaan luotettava aineisto (Tuomi & Sarajärvi 2018; Hirsjärvi & Hurme 2015).

Monissa tapauksissa suositellaan haastattelukysymysten toimittamista haastateltaville etukäteen, jotta haastattelutilanteessa tutkimusaiheesta saataisiin mahdollisimman paljon tietoa (Tuomi & Sarajärvi 2018). Toisaalta Hyvärinen (2017) esittää näkökulman siitä, että haastattelukysymyksiä ei tulisi lähettää haastateltaville etukäteen, sillä tällöin haastateltava saattaa varautua haastatteluun jopa liiaksi, jolloin haastattelu ei ole keskustelunomaista. En lähettänyt haastattelukysymyksiä etukäteen haastateltaville, vaan kerroin heille ainoastaan tutkielmani luonteesta sekä yleispiirteisesti niistä teemoista, joista tullaan keräämään tietoa. Haastattelukysymykset olivat melko yleisluontoisia ja haastateltavat pystyivät vastaamaan niihin ilman tarvetta valmistautua etukäteen.

Tuomen ja Sarajärven (2018) mukaan haastattelututkimuksen tavoitteena ei ole yleistyksien tekeminen. Tästä syystä ei ole tarkoituksenmukaista pyrkiä saamaan mahdollisimman suurta aineistoa, mikä ei myöskään ole monesti edes mahdollista haastattelututkimuksen aikaa vievän luonteen vuoksi. Tämän tutkielman haastatteluaineisto koostuu kolmestatoista haastattelusta. Pyrin valitsemaan haastateltavani niin, että saisin mahdollisimman laajan kuvan Saariselän matkailusta, mutta tiedostan, etten silti voi luoda yleistyksiä aiheesta.

Haastattelun käytölle tutkimusmenetelmänä on olemassa monia etuja (Hirsjärvi & Hurme 2015). Haastatteluissa haastateltavan rooli ja omat kokemukset aiheesta korostuvat ja tuovat tutkimukselle lisäarvoa. Haastattelujen avulla voidaan saatuja tietoja suhteuttaa aiheesta jo aiemmin tiedettyyn. Haastattelujen etuna on myös se, että haastateltavien näkemykset aiheesta saattavat vaihdella, minkä seurauksena haastattelujen avulla pystytään keräämään monipuolista tietoa.

Koen haastattelujen sopivan tutkielman aineistonkeruumuodoksi, sillä tavoitteenani on ollut kerätä matkailuun liittyvien toimijoiden erilaisia näkemyksiä ja kaikki haastateltavat edustavatkin erilaista matkailuun liittyvää toimintaa. Haastattelujen käytöllä tutkimuksessa on myös haasteita (Hirsjärvi & Hurme 2015). Haastattelut ovat aikaa vievä aineistonkeruumenetelmä ja myös aineiston litterointi vie paljon aikaa. Lisäksi haastattelutilanteissa on aina riski väärinymmärryksille, sekä haastateltavan että haastattelijan osalta, mikä voi vaikuttaa haastattelusta tehtäviin tulkintoihin. Puolistrukturoidussa haastattelussa onkin oleellista huomioida, että jokaisella haastateltavalla on oma tapansa tulkita haastatteluun liittyviä teemoja.

Puolistrukturoidusta haastattelusta voidaan käyttää myös nimitystä teemahaastattelu, mutta teemahaastattelua voidaan pitää myös yhtenä puolistrukturoidun haastattelun

muodoista (Tuomi & Sarajärvi 2018). Teemahaastattelu toteutuu ennalta määrättyjen teemojen mukaisesti, jotka ovat kaikille haastateltaville samat, ja näihin teemoihin liittyen haastateltaville esitetään kysymyksiä (Hirsjärvi & Hurme 2015). Teemahaastattelussa kysymysten ei vaadita olevan täysin samanlaisia haastateltavien kesken, kunhan haastattelun aihepiiri on sama jokaisessa haastattelussa.

Puolistrukturoiduissa haastatteluissa kysymysten esittämisjärjestys voi vaihdella, mutta kysymysten tulisi olla samanlaisia (Hirsjärvi & Hurme 2015). Toisaalta joidenkin näkemysten mukaan esimerkiksi kysymysten sanamuodot voivat erota toisistaan. Puolistrukturoidun haastattelun voidaan nimensä mukaisesti nähdä sijoittuvan täysin strukturoidun eli lomakehaastattelun, ja täysin strukturoimattoman avoimen haastattelun väliin, vaikkakin hieman lähemmäs strukturoimatonta kuin strukturoitua haastattelua. Haastateltavalle voidaan puolistrukturoidussa haastattelussa esittää jatkokysymyksiä, eli puolistrukturoitu haastattelu on luonteeltaan joustavaa.

Tutkimusaineistoni koostuu kolmestatoista puolistrukturoidusta haastattelusta. Haastateltavien erilaisten työtehtävien vuoksi haastattelukysymykset eivät olleet kaikille haastateltaville samat, mutta samat teemat toistuivat haastatteluista toiseen, joten tässä mielessä haastatteluissa on myös teemahaastattelun piirteitä. Laadin matkailuyritysten edustajille oman haastattelurungon ja sen lisäksi muille haastateltaville tästä haastattelurungosta sovelletun version sen mukaan, millaisissa työtehtävissä he toimivat. Liitteenä 1 olevaan matkailuyrittäjien haastattelurunkoon on eritelty ne kysymykset, jotka olivat kaikille tai lähes kaikille haastateltaville samat. Muut haastatteluissa esitetyt kysymykset liittyivät tarkemmin matkailuyrityksen, -organisaation tai muun vastaavan toimintaan ja niillä pyrittiin keräämään mahdollisimman kattavasti tietoa eri toimijoiden näkökulmista (liitteet 2–6). Ennalta määrätyn haastattelurungon avulla sain haastateltaviltani haluamiani tietoja, mutta tarvittaessa esitin haastateltaville myös lisä- tai tarkentavia kysymyksiä aiheesta riippuen.

Haastattelut toteutettiin vuoden 2019 elokuun viimeisellä viikolla lukuun ottamatta yhtä, joka toteutettiin puhelimen välityksellä syyskuussa 2019. Haastattelujen ajankohdaksi valikoitui elokuun loppu, sillä elokuu ei tyypillisesti kuulu Saariselällä matkailun huippusesonkiin, minkä vuoksi päätelin haastattelujen olevan suurimmalla todennäköisyydellä mahdollisia tällaisena ajankohtana. Yhtä lukuun ottamatta kaikki haastattelut toteutettiin arkipäivinä, sillä arkipäivien ajatellaan usein olevan haastateltavien kannalta sopivampia (Hirsjärvi & Hurme 2015: 73). Haastattelujen kesto vaihteli noin 20 minuutista 45 minuuttiin ja keskimääräinen haastattelun kesto oli noin 32 minuuttia.

Haastattelupaikka sovittiin jokaisen haastateltavan kanssa erikseen ja haastattelut toteutettiin joko haastateltavan työpaikalla tai muussa julkisessa tilassa. Yhdessä tapauksessa haastattelu toteutettiin haastateltavan kotona. Annoin mahdollisuuksien mukaan haastateltavan päättää haastattelun paikan sen mukaan mikä oli heille mieluisa sijainti. Hirsjärvi ja Hurme (2015: 74) suosittelevat haastattelun paikaksi rauhallista ja turvalliseksi koettua tilaa. Osan haastatteluista tein julkisessa tilassa, kuten kahvilassa, mutta nämä tilat olivat oman kokemukseni mukaan riittävän rauhallisia haastattelun

toteuttamista varten eikä taustamelu myöskään häirinnyt haastattelunauhoituksen äänitelaatua. Haastatteluissa ei myöskään käsitelty arkaluontoisia aiheita, joten julkisessa tilassa toteutetut haastattelut eivät vaikuttaneet haastateltavilta saatuihin tietoihin.

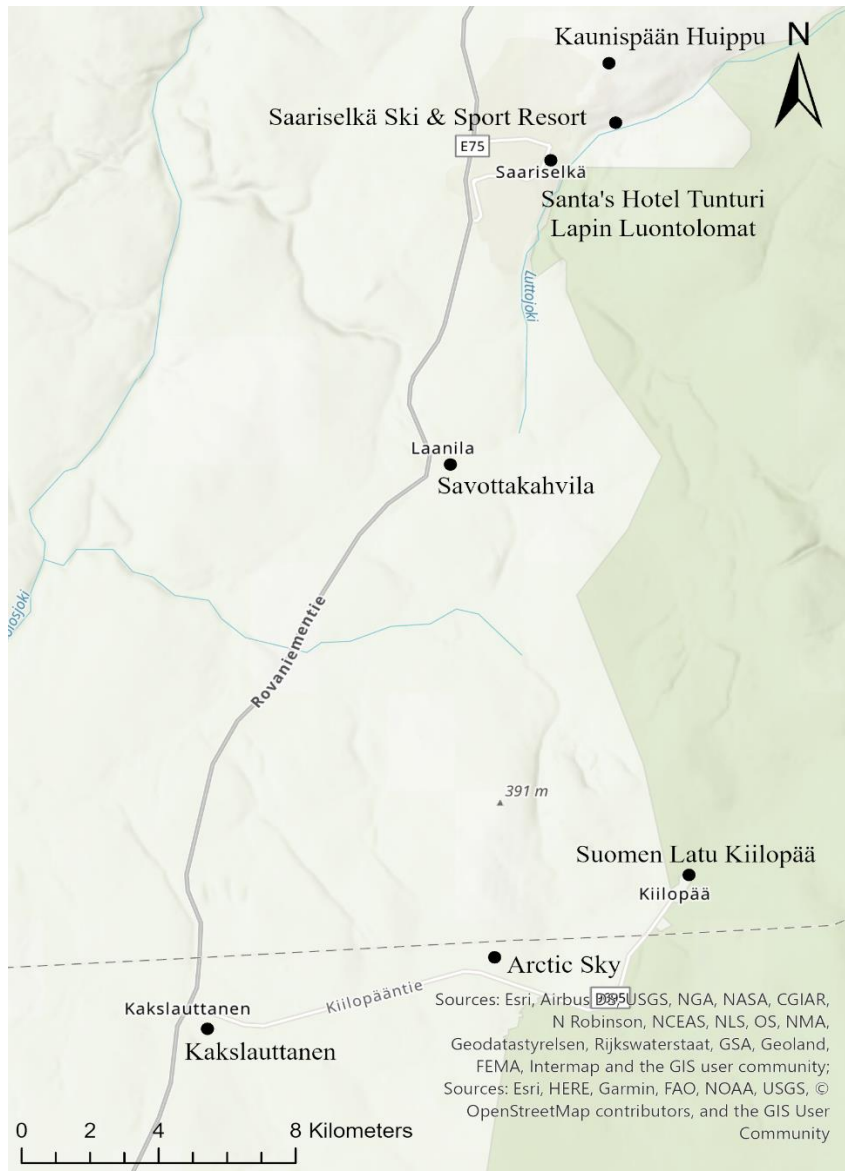
Haastattelujen tavoitteena oli kerätä aineisto, jonka avulla saataisiin mahdollisimman laaja yleiskuva Saariselän matkailun kehityksestä, matkailun nykyisestä luonteesta sekä sen vahvuuksista ja haasteista, jotka vaikuttavat myös matkailun tulevaisuuteen alueella. Suurimman osan haastateltavista olin valinnut etukäteen yrittäen koota mahdollisimman laajaa kokonaiskuva Saariselän matkailusta. Näihin haastateltaviin olin yhteydessä sähköpostitse, jonka välityksellä haastatteluajankohdat ja -paikat sovittiin. Lähes kaikki henkilöt, joihin olin yhteydessä, suostuivat haastatteluun. Haastatteluja tehdessäni sain haastateltavilta lisää suosituksia henkilöistä, joiden kanssa olisi hyödyllistä keskustella. Kaikkia heistä en kyennyt lyhyellä varoitusajalla haastattelemaan, mutta osan kanssa sain haastatteluajan sovittua. Tällainen lumipallo-otanta kuvaa tilannetta, jossa avainhenkilön avulla löydetään tutkimukseen uusia tiedonantajia (Tuomi & Sarajärvi 2018). Tämän otantamenetelmän osuus jäi kokonaisuudessaan pieneksi, sillä en ollut ennen haastatteluja suunnitellut tätä menetelmää käyttäväni haastateltavien löytämisessä.

Haastateltavien edustaman yrityksen, organisaation tai muun vastaavan nimi sekä sen toimiala tai vaihtoehtoisesti toiminnan pääpainopiste on merkitty taulukkoon 2. Haastattelemani henkilöt työskentelevät erilaisissa matkailuyrityksissä Saariselän, Kiilopään, Kakslauttasen ja Laanilan alueilla (kuva 18) ja lisäksi mukana on valtion-, maakunnan- ja kunnantason toimijoita. Haastattelurunko oli yhtenäinen matkailuyrityksille, jotka on merkitty taulukkoon 2 kursiivilla. Suomen Latu Kiilopää eroaa kursivoituista matkailuyrityksistä, koska Suomen Latu on ulkoilujärjestö, jonka pääasiallisena tavoitteena on edistää ulkoilua ja liikuntaa osana ihmisten jokapäiväistä elämää (Me liikutamme s.a.). Matkailuyrityksille laadittua haastattelurunkoa käytettiin kuitenkin myös Suomen Latu Kiilopään edustajan haastattelussa, sillä tutkielman näkökulmasta kysymykset sopivat myös kyseiseen haastatteluun. Näiden haastattelujen lisäksi loin taulukkoon merkityille viidelle muulle toimijalle kullekin omanlaisensa haastattelurungon liittyen läheisemmin heidän työnkuvaansa liittyen. Riekkohotellien entiselle omistajalle laadin myös oman haastattelurungon, sillä hän ei ole ollut mukana Riekkohotellien toiminnassa yli kymmeneen vuoteen, jolloin myös haastattelun näkökulma painottui vahvasti menneisyyteen. Kaikissa haastatteluissa kuitenkin on yhtäläisyyksiä.

Taulukko 2. Tutkielmaa varten haastatellut matkailutoimijat. Kursiivilla merkityille toimijoille haastattelurunko oli yhtenäinen.

Haastateltavan edustama yritys, organisaatio tai muu vastaava	Toimiala tai toiminnan pääpaino
<i>Arctic Sky</i>	Lomakeskus (engl. resort)
Elinkeinot & Kehitys Nordica	Inarin kunnan alainen taseyksikkö
Inari-Saariselkä Matkailu Oy	Markkinointi- ja kehitysyhtiö
<i>Kakslauttanen</i>	Lomakeskus (engl. resort)
<i>Kaunispään Huippu</i>	Ravintolayritys
Lapin Liitto	Maakunnan liitto
<i>Lapin Luontolomat</i>	Ohjelmapalveluyritys
Metsähallitus	Valtion liikelaitos
Riekkohotellien entinen omistaja	Hotelliyritys
<i>Saariselkä Ski & Sport Resort</i>	Laskettelukeskus
<i>Santa's Hotel Tunturi</i>	Hotelliyritys
<i>Savottakahvila</i>	Kahvila- ja majoitusyritys
<i>Suomen Latu Kiilopää</i>	Ulkoilujärjestö

Puhelinhaastatteluja käytetään yleisesti joukkotutkimuksissa (Hirsjärvi & Hurme 2015: 64). Puhelinhaastattelun heikkous haastattelumenetelmänä on esimerkiksi se, että haastattelutilanteessa ei voida tehdä tulkintoja haastateltavan ilmeistä ja eleistä liittyen esimerkiksi siihen, onko haastateltava ymmärtänyt kysymyksen tutkijan haluamalla tavalla. Lisäksi hiljaisuuksien tulkinta on haastavampaa puhelimitse kuin kasvokkain. Puhelimitse tehtävät haastattelut ovat yleensä myös kestoltaan lyhyempiä kuin kasvokkain tehtävät haastattelut. Näistä syistä puhelinhaastattelua pidetään usein lähtökohtaisesti huonompana vaihtoehtona kuin kasvokkain tehtyä haastattelua (Ikonen 2017). Etuna puhelinhaastattelun käytössä on kuitenkin kiireisten tai pitkän välimatkan päässä olevien ihmisten tavoittaminen. Pro gradu -tutkielmassani päädyin tekemään yhden haastattelun puhelimitse johtuen siitä, että olin Saariselän alueella ainoastaan kuusi päivää, jolloin en aikataulun puitteissa pystynyt toteuttamaan kaikkia haastatteluja kasvokkain. Nauhoitin tämän haastattelun samalla tavalla nauhurilla kuin muutkin tekemäni haastattelut käyttäen apuna puhelimen kaiutintoimintoa.



Kuva 18. Tutkielman haastateltavien edustamien yritysten sijainnit Saariselän matkailualueella. Kartan ulkopuolelle jäävät Elinkeinot & Kehitys Nordica, Inari-Saariselkä Matkailu Oy, Lapin Liitto ja Metsähallitus. Karttaan ei myöskään ole merkitty Riekkohotellia, sillä kyseinen haastateltava ei edusta nykyistä hotellia. Lähde: Esri, World Topographic Map 2020, mukaillen.

6.2 Sisällönanalyysi

Haastatteluaineiston kokoamisen jälkeen litteroin jokaisen haastattelun käyttämällä apuna Express Scribe Transcription Software -ohjelmaa, joka on kehitetty litteroinnin apuvälineeksi (Express Scribe Transcription Software s.a.). Litterointi ei ollut kovin tarkkaa, ja jätin pois esimerkiksi erilaiset äännähdykset. Tämä johtui siitä, että aineistoni analyysin kannalta hyvin yksityiskohtainen ja tarkka litterointi ei toisi lisäarvoa tutkielman tuloksiin. Esimerkiksi Ruusuvuoren ja Nikanderin (2017) mukaan litteroinnissa ei ole tarvetta tuoda ilmi esimerkiksi huokauksia tai äänenpainoja, mikäli tärkeintä haastattelussa on puheen sisältö.

Sisällönanalyysia voidaan hyödyntää monenlaisen laadullisen aineiston analyysissä, kunhan aineisto on kirjallisessa muodossa (Tuomi & Sarajärvi 2018). Laadullisen aineiston analysoinnissa sisällönanalyysi on yleinen menetelmä. Menetelmän yleisyydestä huolimatta sitä on kritisoitu paljolti siitä, että analyysin seurauksena aineistosta vedettävät johtopäätökset jäävät helposti tekemättä, jolloin tutkimuksen tuloksena on ainoastaan tiettyjen teemojen pohjalta järjestetty aineisto. Tuomen ja Sarajärven (2018) mukaan sisällönanalyysia voidaan tehdä esimerkiksi teemoitellen, tyyppitellen ja luokitellen. Pro gradu -tutkielmassani hyödynnän erityisesti teemoittelua. Teemoittelun tarkoituksena on ryhmitellä kerätty aineisto eri aihepiireihin, jolloin aineistoa voidaan tarkastella sen perusteella, millaisia teemoja siinä esiintyy. Teemoja voidaan tämän jälkeen myös vertailla keskenään.

Haastatteluaineisto on teemoiteltu NVivo-ohjelmaa apuna käyttäen. NVivo-ohjelma on kehitetty tutkimusaineiston organisoimiseen ja analyysin työkaluksi (What is NVivo? 2020). Jaoin litteroimani haastattelut erillisiin tiedostoihin ja latasin ne NVivo-ohjelmaan. Ennen varsinaisen analyysin aloittamista loin alustavia teemoja eli noodeja, joita muokkasin tarvittaessa teemoittelun edetessä. Aineiston ylänoodien perustana ovat ne teemat, joista tavoitteenani on kerätä tietoa. Nämä teemat ovat muotoutuneet tutkimuskysymysten ympärille. Alanoodit, eli jokaisen ylänoodin alle kerätyt teemat tai ryhmät, kuvaavat kunkin teeman esiintymistä haastatteluaineistossa. Alanooodeja on kerätty ylänoodien alle ensin tutkielman teoriaosuuden pohjalta ja myöhemmin haastattelussa esiin tulleiden asioiden pohjalta. Tämän avulla olen pystynyt jäsentämään haastatteluissa esiin tulleita asioita omiin ryhmiinsä, mikä puolestaan on mahdollistanut näiden ryhmien välisen vertailun. Kunkin ala- ja ylänoodin yhteydessä on myös määrällisesti esitetty, montako haastateltavaa kolmestatoista on haastattelussa nostanut esiin kyseiseen noodiin liittyviä asioita. Tutkielmassani näillä lukumäärillä on merkitystä ainoastaan määrittellessäni, onko jokin asia tullut ilmi kaikissa tai lähes kaikissa haastatteluissa vai ainoastaan yksittäisessä haastattelussa.

Analyysini on luonteeltaan teoriaohjaavaa. Teoriaohjaava eli abduktiivinen analyysi sijoittuu aineisto- ja teorialähtöisen analyysin välimaastoon (Tuomi & Sarajärvi 2018). Tällaisessa analyysissä aineistoa voi analysoida melko vapaasti, mutta teoreettista viitekehystä voidaan käyttää hyödyllisenä apuvälineenä analyysin loppupuolella. Haastatteluaineistoani analysoidessa pääpaino on aineistossa ja sillä on suurin vaikutus teemoitteluun. Teoriaa on kuitenkin käytetty myös hyödyksi analyysivaiheessa, sillä teorian avulla pystyin pohtimaan jo etukäteen aineistossa mahdollisesti esille tulevia teemoja ja ymmärtämään paremmin yhteyksiä eri teemojen välillä.

Pro gradu -tutkielmani tulososiossa kuvailen haastatteluaineiston analyysin tuloksia ja havainnollistan niitä suorien lainausten avulla. Esittämässäni suorissa lainauksissa haastateltavien käyttämää kieltä on muokattu yleiskielen mukaiseksi, jotta lainausten lukeminen sekä niiden välinen vertailu olisi helpompaa. Lainauksen kieltä on kuitenkin pyritty muuttamaan mahdollisimman vähän, jotta lainauksen sanoma ei muutu. Suorat lainaukset esitetään tulososiossa anonyymeina.

6.3 Eettiset kysymykset ja haastateltavien anonymiteetti

Pro gradu -tutkielmani on yleisluontoinen ja esimerkiksi haastatteluissa ei kerätty arkaluontoista tietoa. Jokainen haastateltava osallistui haastatteluun vapaaehtoisesti ja heille annettiin tietoa tutkielman tavoitteista tiedonhankinnan suhteen ennen haastattelua. Haastattelutilanteessa käytettiin nauhuria ja nauhoittamiseen pyydettiin lupa ennen haastattelun alkua.

Haastateltaville annettiin haastattelun alussa tietosuojalomake (liite 7) luettavaksi ja täytettäväksi. Haastateltavat allekirjoittivat lomakkeita kaksi kappaletta, joista toinen jäi heille itselleen. Tietosuojalomakkeessa kerrottiin yleisesti tutkielmasta sekä pyydettiin lupa käyttää haastateltavan nimeä ”listauksessa haastatelluista asiantuntijoista” ja ”haastattelua tulkittaessa esimerkiksi mahdollisten siteerausten yhteydessä”. Lisäksi tietosuojalomakkeessa on omat yhteystietoni. Jokainen haastateltava antoi luvan käyttää nimeään tutkielmassa, mutta tutkielman edetessä olen päättänyt anonymisoimaan suorat lainaukset ja kerron haastateltavista korkeintaan heidän edustamansa yrityksen, organisaation tai muun vastaavan nimen.

Tietosuojalomakkeessa haastateltavat ovat saaneet tiedon aineiston säilytyksestä ja sen hävittämisestä tutkielman valmistumisen jälkeen. Osa haastateltavista rastitti tietosuojalomakkeen kohdan ”Haluan nähdä pro gradu -tutkielman ne osat, joissa antamiani tietoja esiintyy, ennen tutkimuksen julkaisua”, joten heille lähetettiin tutkielman heitä koskevat osiot ennen tutkielman julkaisua, jolloin haastateltavat ovat voineet halutessaan kommentoida näitä kohtia. Tällöin haastateltavilla on ollut mahdollisuus esimerkiksi lukea antamansa lainaukset läpi sekä muuten kommentoida heiltä saatuja tietoja. Haastateltavilta saadut kommentit eivät kuitenkaan vaikuta tutkimuksen tuloksiin. Tiedostan, että tutkielman aineiston koon vuoksi sen tulokset eivät ole yleistettävissä kuvaamaan Saariselän matkailun kokonaistilannetta, vaan tarjoaa ainoastaan kolmentoista haastateltavan näkemyksen aiheeseen liittyen.

7 Tulokset

7.1 Saariselän matkailun kehitys nykyisenlaiseksi

7.1.1 Matkailijakunnassa tapahtuneet muutokset

Saariselän matkailu ja matkailijamäärä alkoivat kasvaa erityisesti 1970- ja 1980-luvuilla. Saariselän matkailun ensimmäisinä vuosikymmeninä matkailijakunta koostui pääsääntöisesti **kotimaanmatkailijoista**, ja silloin myös matkailun kehitystä ja markkinointia suunnattiin vahvasti kotimaanmarkkinoille. Ennen 1990-luvun lamaa Saariselällä vieraili paljon yritysasiakkaita ja esimerkiksi autotestausyrityksiä:

”Riekonlinnan ensimmäinen vaihehan oli normaali hotelli, ainoa mikä siellä oli erikoista, niin siellä oli aika isot autotallit autotestaajia varten. Mutta sitten tuli kakkosvaihe, kun Riekonlinnaa rakennettiin eri vaiheissa, niin siinä kakkosvaiheessa tuli sitten auditorio ja kokoustiloja ja niin päin pois. Elikkä se oli silloin tämä yritysasiakkaiden puoli.”

Laman myötä Saariselän matkailu väheni huomattavasti erityisesti kotimaanmatkailijoiden osalta, jolloin osa yrityksistä alkoi markkinoida matkailutoimintaansa yhä enemmän ulkomaille:

”Meillä ei siis vuoteen 1991 talvella ollut muita kuin suomalaisia asiakkaita, ja sitten tuli suuri lama ja suomalaiset hävisivät. Ja silloin 1991 lähdettiin maailmalle, siis Eurooppaan markkinoimaan ja se onnistui heti. Kolmessa vuodessa vaihdettiin kokonaan ulkomaalainen asiakaskunta talvella.”

Saariselän alueella useita vuosikymmeniä toimineet haastateltavat korostavat **Nordkappin matkailun merkitystä** Saariselän matkailulle 1970- ja 1980-luvuilla, erityisesti kesällä. Tällöin pääasiassa keskieurooppalaiset ryhmät esimerkiksi Saksasta, Ranskasta ja Alankomaista kulkivat linja-autoilla valtatieä pisin Saariselän läpi kohti Nordkappia:

”[S]odan jälkeisiä saksalaisia, jotka olivat täällä olleet sotimassa, 200 000 sotilasta, monet kävivät täällä katsomassa näitä paikkoja, ja heidän lapsensa. Täällä oli paljon vilkkaampi silloin ulkomaanliikenne kuin se on nyt. Ja Nordkapp’han on aina ollut Lapin pelastaja kesällä, jos Nordkappia ei olisi niin täällä ei olisi kesämatkailua juuri ollenkaan, hyvin vähäistä.”

Erityisesti 2010-luvulla **kansainvälinen matkailu on Saariselällä lisääntynyt** ja ulkomaiset matkailijat ovat monen yrityksen kohderyhmää tai vähintäänkin tärkeä osa matkailijakuntaa. Kansainvälisten matkailijoiden määrän kasvaminen on tuonut mukanaan myös tarpeen mukauttaa yritysten toimintaa kansainvälisten matkailijoiden tarpeisiin vastaamiseksi:

”[A]siaksrakenteen sellainen todella suuri muutos on ollut haaste. Elikkä kun me ollaan kuljettu pitkä tie siitä kotimaisten matkailijoiden viihdekeskuksesta kansainvälisen asiakkaan matkailukeskukseksi, niin siinä on aika lailla jouduttu uudelleenajattelemaan palveluita, että vaikka peruspalvelut, sänky ja lautasellinen ruokaa on näennäisesti sama, niin se täytyy kuitenkin aika eri tavalla asetella, että

se on sopiva kotimaiselle, sanotaan vaikka ruskassa vähän iäkkäämmälle luontomatkailijalle, tai sitten sellaiselle kansainväliselle paljon matkustaneelle --.”

”[T]jällä on kotimaanmarkkinat olleet vahvemmat, niin silloin tietenkin ollaan suunnattu niitä toimenpiteitä kotimaanmarkkinoillekin. Kansainvälisyys tällä alueella on vahvistunut viimeisten vuosien, siis tämä on ollut todella iso muutos jo viimeisen kuudenkin vuoden aikana, eli siinä mielessä varsinaiset toimenpiteet on tietenkin mukautunut sen mukaan.”

Monet haastateltavat kertovat suomalaisten **perheiden määrän lisääntyneen** Saariselällä ja perheiden läsnäolo näkyy alueella erityisesti koulujen loma-aikoina. Vanhempien ja lasten lisäksi perheiden mukana matkustavat yhä useammin myös isovanhemmat. Myös ulkomaisia perheitä matkustaa Saariselälle ja heidän läsnäolonsa alueella näkyy erityisesti joulun aikaan: ”[S]itten taas jos ajatellaan joulukuuta niin meillä on käytännössä lapsiperheitä kaikki meidän asiakkaat eli silloin on sitten suuri ikäkirjo.”

Useat haastateltavat kuvailevat matkailijoiden ikärakenteen jonkin verran nuortuneen vuosien varrella, vaikkakin kaikenikäisiä matkailijoita Saariselällä vierailee edelleen. **Nuorentunut asiakaskunta** näkyy Saariselällä erityisesti talvisesongin aikana: ”Varsinkin tuo talviaika, niin kyllä se on minusta nuorentunut se porukka, tällaisia aktiivimatkailijoita on tullut siihen enemmän.” Toisaalta myös monet Saariselän iältään vanhemmat matkailijat ovat hyvin aktiivisia nykypäivänä. Saariselällä käy myös monia paikkauskollisia matkailijoita, jotka palaavat alueelle vuodesta toiseen. Samalla kuitenkin koetaan tärkeäksi myös Saariselän imagon kehittäminen myös nuorempia matkailijoita kutsuvaksi:

”[E]mme ylenkatso niitä meidän kanta-asiakkaita, jotka on täällä saattanut kolmekymmentä tai neljäkymmentä vuotta vuosittain käydä, mutta kyllä meidän on myös ymmärrettävä tuoda paremmin esille meidän vahvuuksia niille nuoremmille, koska – – se ei ihan sillä tavalla, ilman mitään työtä se ei uusiudu. Jos ajatellaan, että ihminen nuorempana oppii käymään jossain kohteessa, niin välttämättä hän ei sitten vaihda eläkeiässäkään enää sitten johonkin toiseen, että jos ajatellaan kanta-asiakkaita, niin meidän täytyy saada niitä nuorempia kanta-asiakkaita myös.”

Saariselän **matkailijarakenteessa tapahtuu muutoksia myös eri ajankohtina ja vuodenaikoina**, ja jopa kuukausitasolla. Kaamoksen aikaan Saariselällä on runsaasti kansainvälisiä matkailijoita ja esimerkiksi aasialaisten määrä on alueella huomattavasti suurempi talvi- kuin kesäaikaan. Kesällä taas ulkomaalaisten matkailijoiden joukossa korostuvat erityisesti eurooppalaiset matkailijat. Kevättalvella ja kesää kohti mentäessä kotimaisten matkailijoiden määrä tyypillisesti ylittää ulkomaisten matkailijoiden määrän. Eri kansallisuuksien edustajia Saariselälle saapuu ympäri maailmaa. Tällä hetkellä kansainvälisten matkailijoiden määrän joukosta korostuvat haastateltavien mukaan esimerkiksi Aasiasta Japani, Hong Kong, Singapore ja jossain määrin myös Manner-Kiina sekä monet Keski-Euroopan maat, kuten Saksa, Ranska ja Alankomaat. Euroopan maista myös esimerkiksi Iso-Britannia on merkittävä matkailun lähtömaa. Kansallisuuksien kirjo voi kuitenkin vaihdella yrityksestä toiseen, joten yllä mainitut

esimerkit eivät koske kaikkia Saariselän matkailuyrityksiä. Osassa Saariselän matkailuyrityksistä myös esimerkiksi australialaiset muodostavat varteenotettavan matkailijaryhmän. Myös **kansainvälisyyden kirjon** monipuolisuutta tavoitellaan, jotta matkailu ei olisi liian riippuvaista yksittäisestä kansallisuudesta:

”[S]e on tärkeää siinä kansainvälisten matkailijoiden virrassa, että kansallisuudet on tasapuolisesti edustettuina. Jos siellä yksi kansallisuus tavallaan valtaa liikaa alaa, niin silloin muut yleensä väistyy.”

Eri kansallisuuksia houkutellaan alueelle erilaisin **markkinoinnin keinoin** ja esimerkiksi yhdessä Saariselän matkailuyrityksessä kohderyhmää ovat monet Keski- ja Länsi-Euroopan maat sekä Yhdysvallat, mutta Aasian suuntaan markkinointia ei kuitenkaan suunnata: ”Sinne [Aasiaan] me ei ollenkaan edes kohdennettu [markkinointia]. He kaipaavat lyhyessä ajassa paljon aktiviteetteja, se taas ei ole ollenkaan se meidän juttu”. Monet muutkin haastateltavat ovat yhtä mieltä siitä, että monet aasialaiset matkailijat kaipaavat matkaltaan mahdollisimman paljon elämyksiä ja kokemuksia lyhyellä aikavälillä. Monet muut taas hakevat matkaltaan nimenomaan rauhallisuutta:

”[K]eskieurooppalaisia – Belgia, Hollanti, Englanti, Ranska, Italia, Saksa – tulevat tänne todella luontoon, he tulevat aistimaan luontoa, puhdasta ilmaa, ajattomuutta, tätä fiilistä ja he arvostaa sitä, he vaatii sitä. Elikkä meillä pitää olla täällä palveluprosessit sillä lailla, että ne ei ole hektisiä, vaan on buffetruokailua ja illalla suljetaan hyvissä ajoin, ei ole turhaan musiikkia eikä melua ympärillä, että mennään ihan rauhallisilla tunnelmilla.”

Myös Urho Kekkonen **kansallispuistossa ulkomaisten matkailijoiden määrä on ollut kasvussa** ja nuorten osuus matkailijoista on alkanut hiljalleen kasvaa. Metsähallitus mittaa kansallispuiston käyntimäärää kävijälaskureiden avulla, jotka laskevat montako ihmistä niiden ohi kulkee ja mihin suuntaan. Päiväretkeilyalueen suosio vaikuttaa olevan nousussa, kun taas kauempana puistossa liikkuvien ihmisten määrä on pysynyt melko vakiona. Kansallispuiston varattavissa olevia tupia vaikuttavat varaavan entistä enemmän nykyään ulkomaalaiset matkailijat. Esimerkiksi Suomen Latu Kiilopään pihasta lähtee runsaasti erilaisia suosittuja reittejä kansallispuistoon:

”Siellä [kansallispuistossa] käy yli 200 000 tämänkin portin kautta asiakkaita vuositasona, meillä on noin 40 000 majoittujaa, jotka melkein sataprosenttisesti tulee puiston tai tämän luonnon takia, ja näistä 40 000:sta noin kolmekymmentä prosenttia on kansainvälisiä vieraita.”

7.1.2 Matkailutuotteissa tapahtuneet muutokset

Saariselän matkailutuotteisto on monipuolista ja esimerkiksi matkailijoille tarjottavat **matkailuaktiviteetit vaihtelevat matkailusesonkien ja vuodenaikojen mukaan**. Myös matkailuyritysten välillä on luonnollisesti paljon eroja palvelutarjonnassa, vaikkakin yhä useampi yritys tarjoaa matkailijoille myös samoja palveluja, kuten esimerkiksi huskysafareja:

”[H]oidetaan itse alusta loppuun, aikaisemmin se oli sitä, että käytettiin alihankintoina. – – Nykyisin tuntuu olevan semmoinen menossa, että kaikki ostaa

huskyja, kaikki ostaa moottorikelkkoja, kaikki ostaa poroja, että kaikki pyörittää sitä omaa hommaansa.”

Saariselän matkailu ja matkailijat ovat muuttuneet vuosien varrella. Ennen esimerkiksi Saariselkä tunnettiin vilkkaasta yöelämästään ja esimerkiksi tansseista, mutta nykyään yhä useammat **matkailijat hakevat matkoiltaan rauhallisuutta ja luontokokemuksia**. Santa’s Hotel Tunturissa tanssiorkesterien johdolla järjestetyt tanssit houkuttelivat ennen niin paljon matkailijoita, että voitiin puhua jopa marras–huhtikuun välisestä tanssisesongista. Nykyään tanssien merkitys on vähentynyt ja tansseja järjestetään hotellilla vuosittain enää vain muutaman viikon ajanjakson aikana. Tähän vaikuttaa esimerkiksi se, että monet matkailijat haluavat lähinnä keskittyä päiväsaikaan järjestettyihin aktiviteetteihin ja käyttää siten illat ja yöt rauhoittumiseen ja lepäämiseen.

Suurin osa Saariselän matkailijoista haluaa matkallaan päästä kosketuksiin luonnon kanssa ja luonnon merkitys matkailulle korostuukin haastatteluissa poikkeuksetta. Tämän vuoksi myös Urho Kekkosen kansallispuiston läheisyys nähdään pääsääntöisesti myönteisessä valossa matkailun kannalta. Erityisesti ulkomaisten matkailijoiden keskuudessa **kiinnostus kansallispuistoa kohtaan** on lisääntynyt varsinkin 2010-luvun aikana. Suurin kiinnostus kohdistuu kansallispuiston päiväretkeilyalueelle, jossa on kokemattomillekin retkeilijöille tarjolla merkittäviä reittejä. Lisääntyvän kansallispuiston käyntimäärän ja alueelle uusien kansallisuuksien mukaantulo on vaatinut toimia:

”[K]irjoittamattomat autiotupasäännöt ja käyttäytymissäännöt, niitä ei ole ennen tarvinnut kirjoittaa, – – muun muassa toisten ihmisten huomioinen siellä tuvissa, niin siinä on tosi suuria muutoksia. Varmaan se, kun ulkomaalaisia retkeilijöitä tulee paljon enemmän ja niillä on se kulttuuri ihan toinen, että tässä vähän kulttuurit törmää. Mutta ehkä siinä on kyllä suomalaisissakin tänä päivänä, ei voi sanoa, että on pelkästään ulkomaalaisten mukanaan tuomia muutoksia, vaan kyllä se on ihan kotimaisten matkailijoidenkin.”

Nykyään puhutaan paljon **hyvinvointimatkailusta**, joka näkyy myös Saariselällä. Saariselälle on jo vuosikymmeniä matkustanut ihmisiä tavoitteenaan virkistyä luonnossa, vaikka aiemmin ei hyvinvointimatkailusta vielä paljon puhuttukaan. Matkailijoille tarjotaan esimerkeiksi erilaisia hyvinvointireitittejä ja -lomia, jotka keskittyvät rauhallisiin ja rentouttaviin aktiviteetteihin. Myös turvallisuus on Saariselällä tärkeä osa matkailua ja matkailijoille tarkoitettuja tuotteita:

”[B]rändirakentamisessa ollaan turvallisuus ja palvelukonseptit edellä, elikkä asiakas haluaa tulla seikkailemaan ja löytämään luontoelämyksiä turvallisuuden kautta ja tämä paikka on sellainen.”

Osa haastateltavista nostaa esiin sen, että yhä useammin matkailijat hakevat **korkean tason majoitusta**. Luksustason majoitukselle koetaan olevan tarvetta tulevaisuuden kehityksen kannalta:

”[S]ellaista niin sanottua luksusmajoitusta täältä puuttuu, sille olisi tilaa. – – Täällä on niitä yrittäjiä, jotka on juurikin esimerkiksi vanhan yrityksen majan ostanut ja tehnyt siitä luksuskohteita, se on se suunta mitä ehkä kaivattaisiin, että rakennuskantaa pitäisi uudistaa.”

Lisäksi matkailijoita vaikuttaa kiinnostavan **paikallisuus ja paikalliskulttuuri**, mikä ilmenee esimerkiksi kiinnostuksena paikallista ruokaa kohtaan. Lisäksi myös kasvisruoan suosio on kasvanut vuosien aikana:

”[M]ikä on muuttunut ruokahommassa varsinkin, niin kasvis- ja vegaanipuoli, että viisitoista vuotta sitten hyvin harvalla oli listalla mitään kasvis- tai vegaaniruokia. Silloin puhuttiin niistä hirveästi, joka vuosi puhuttiin kuinka se kasvisruoka sieltä rynnistää, ja nyt se on viime ja toissa talvena oikeastaan lähtenyt nousuun. Ei se vielääkään mikään valtaisa ole, mutta kuitenkin noussut selkeästi, että niitä kannattaa jo listalla pitää – –.”

Haastattemieni yritysten edustajat kuvailivat yrityksissä tapahtunutta tuotekehitystä ja matkailutuotteiden nykyistä tilannetta ja monipuolisuutta. Matkailuyritykset ovat kehittäneet toimintaansa remontoimalla rakennuksia ja kehittämällä uudenlaista ohjelmatarjontaa. Uusitusta ohjelmatarjonnasta yksi esimerkki on laskettelukeskuksen yli kilometrin mittaisen pulkkamäen rakentaminen ja sen revontuliteemainen valaistus. Uusinta kehitystä kuvastaa myös se, että vuonna 2019 laskettelukeskus oli auki ensimmäistä kertaa kesällä vuodenaikavaihtelujen tasaamiseksi. Tässä olennainen rooli on pyörämatkailulla:

”[M]inä heitin huhtikuussa semmoisen, että saa nähdä paljonko meille maksaa tämä kesä. – – Se on pientä tämä kesä vielä, mutta nyt me, niin kuin kaikki muutkin, omalla tavallaan yrittää sitä kesää lähinnä pyöräilyn kautta ajaa pystyyn.”

Kansainväliseen kysyntään vastaamiseksi joillakin yrityksillä on myös kansainvälistä henkilökuntaa. Kansainvälisten matkailijoiden toiveisiin entistä korkeatasoisemmasta majoituksesta on pyritty vastaamaan remontin avulla:

”[P]erinteinen huoneistorakennus Kontio, joka on tuossa päärakennuksen toisella puolella, oli täysremontissa tuossa puolitoista vuotta sitten [vuonna 2017]. Siellä oli aikaisemmin juuri kotimaiselle hiihtäjälle sopeutuvia huoneistoja, niin se on nyt muutettu deluxe-huoneiksi ja sviiteiksi elikkä se taas sopeutuu siihen kysyntään eri tavalla, että kun kotimaiset [matkailijat] on hieman vähentyneet, niin sitten on sellaista tasokkaampaa ja kansainväliselle [matkailijalle] sopeutuvaa majoitusta.”

Asiakkaiden toiveiden kuuntelemista pidetään haastateltavien keskuudessa suuressa arvossa:

”[M]e olemme kuunnelleet sitä asiakasta, koska he on meidän leivän antava, ja yritetty toteuttaa kaikkia tällaisia – –. On esimerkiksi nämä – – iltaohjelmat, meillä on muun muassa Valtteri Torikka käynyt esiintymässä – –, että meillä on iltaohjelmia ja sitten kaikenlaista pientä, pieniä tapahtumia pihapiirissä.

Useat Saariselän matkailuyritykset tarjoavat matkailijoille pyörä- ja suksivuokraamon palveluja. Lisäksi Saariselän matkailutuotteisto koostuu muun muassa erilaisista vesiaktiiviteeteista, hyvinvointiin ja luontoon liittyvistä aktiiviteeteista, revontuliretkistä ja moottorikelkkailusta, jolla on jo usean vuosikymmenen mittaiset perinteet Saariselällä. Matkailijoille tarjotaan erilaisia ravintola- ja majoitusvaihtoehtoja, matkamuisto- ja

lahjatavaraliikkeitä. Osa matkailuyrityksistä tarjoaa palveluja yhtäaikaisesti suurelle määrälle matkailijoita, kun taas osa suuntaa toimintaansa pienemmille matkailijaryhmille.

Osa Saariselän matkailuyrityksistä tarjoaa matkailijoille koko lomaelämyksen ja siihen liittyvät palvelut:

”[H]eille [matkailijoille] me voimme tarjota kaikki ateriat, lentokenttäkuljetukset, aktiviteetit, ihan mitä vaan he haluaa tehdä. Että ovat ikään kuin mökkilomalla, mutta suunnilleen hotellitason palveluilla, että pystyvät kaiken saamaan tästä. Ja aktiviteetteihin kuuluu erilaisia luontoaktiviteetteja, näin kesäaikaan meillä on erilaisia retkiä metsään, villiyrttiretkiä – – ja sitten valmistetaan yhdessä niistä jotakin, jota he voivat viedä mukanaan, vaikka yritysuolet ja siirappia.”

Yksi haastateltavista korostaa **sesonkien oikeintuotteistamisen** tärkeyttä. Lisäksi haastateltava nostaa esiin turvallisuuden ja luottamuksen sekä puhtaan luonnon merkitystä. Matkailijoille tarjottavia sekä lumisen että lumettoman ajan aktiviteetteja on olemassa monenlaisia ja luonnollisesti ne vaihtelevat yrittäjäkohtaisesti:

”Kesällä vaellusmaastot on todella erinomaiset, meillä on kyllä hyvin vähän vaeltajia, mutta ovat erinomaiset. Kalastusmahdollisuuksia on täällä, ei tässä ihan lähellä, mutta Ivalonjoki ja Inarijärven vesistöt, ja Utsjoella, Tenollakin jotkut käy täältä saakka. On ratsastus, kullanhuuhtonta, mönkijä, huskysafarit kesällä, huskyhiking ja sitten Lemmenjoen veneretket, rafting, – – keskiyön aurinko, joka on se tärkein tuote. Talvella on sitten taas porot, moottorikelkat, huskyt, pilkkimiset, sitten meillä on sekä kesällä että talvella viisi savusaunaa, ne myyvät hyvin.”

”[M]eillä ei oo revontulimatkaile sinänsä tuote, vaan se on tämä hiljaisuus, ajattomuus, rauha ja sitten lisäelämyksenä on se savusauna ja revontulet ja opastetut retket – –. Ihminen kuitenkin aistii tämän Lapin aitouden ja fiiliksen, se on se mikä on se meidän tuote, että uskon kyllä että sillä jo pärjätään, mutta kyllähän ne revontulet on hienoja kun niitä saadaan – –.”

Luonnon resurssien tuotteistaminen on olennaisessa asemassa koko Lapin matkailussa. Esimerkiksi syyskauden **revontulimatkaile** mahdollisuuksista keskustellaan, sillä revontulien esiintyminen syystaivaalla ei vaadi lunta, ja esimerkiksi revontulien valokuvaaminen vedenpinnasta heijastumisen kautta on kasvattanut suosiotaan matkailijoiden keskuudessa. Lisäksi erityisesti **maastopyöräilyn kehitys** koetaan positiivisena asiana erityisesti kesäsesongin houkuttavuuden kasvattamisessa:

”Meillä esimerkiksi kehitetään maastopyöräilyä tai ylipäänsä pyöräilyä eri pyörämalleilla, että saataisiin avattua sitä kesän tekemistä myös sitten kansainväliselle asiakkaalle”

”Kesällä on kyllä niitä maastopyöräilyä, mutta niiden osuus liikevaihdosta on varsin pieni, että se ei ole vielä tänne, että ei ole tullut sellaista massatuotetta.”

”Pyörämatkaile, sitä varmaankin kannattaa kaikki. – – Meillä on vahvuutena se ympäristö siinä, erilainen tunturialue kuin muualla.”

”[V]arsinkin kun kansallispuisto on auki pyöräilylle, merkityillä reiteillä voi pyöräillä puistossa, niin se on nyt iso etu, jonka pohjalta on helppo rakentaa sitten sitä pyörämatkailua.”

7.1.3 Matkailusesongeissa tapahtuneet muutokset

Saariselän **matkailusesongit ovat muuttuneet vuosikymmenten aikana** ja useat pitkään Saariselän alueella toimineet haastateltavat kertovat esimerkiksi ruskan ja kevättalven olleen Saariselän suosituimpia aikoja matkailullisesti vielä 1980-luvulla. Ennen laskettelun ja muiden talviaktiviteettien suosion nousua talvi, erityisesti kaamoksen ajan sydäntalvi, ei matkailijoita juuri houkutellut. Yksi esimerkki hiljaisen ajan tuotekehityksestä on Riekkohotellien Tasarahalla tunturiin -matkapaketti 1990-luvulla. Tällöin lama oli aiheuttanut Saariselälläkin runsaasti ongelmia ja myös Riekkohotellit olivat päätyneet yrityssaneeraukseen. Suurimpien vaikeuksien jälkeen kehitettiin Tasarahalla tunturiin -matkailutuote, jonka tarkoituksena oli tarjota tuhannella markalla viikon matka Saariselälle hiljaiseen talviaikaan. Tuote osoittautui menestyksekkääksi:

”[S]ehän teki äärimmäisen paljon Saariselälle sen takia, että keskellä sitä syvintä lamaa me jouduttiin kutsumaan meidän henkilökunta, joka oli lomautettuna, niin kuin yleensä siihen aikaan vuodesta, takaisin töihin, kun siellä oli niin paljon asiakkaita.”

Muutosta matkailusesongeissa on tapahtunut ja **2010-luvulla kaamoksen aika ylittää suosiollaan muun vuoden**. Matkailusesongit eivät tästä huolimatta ilmene kaikissa yrityksissä samalla tavalla. Monet haastateltavat korostavat talven ja varsinkin joulun ajan matkailun kasvua erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden määrän lisääntymisen seurauksena. Kotimaisten matkailijoiden merkitystä taas korostetaan erityisesti koulujen loma-aikoina ja kevättalvella. Myös esimerkiksi syksyllä ruskan aika koetaan vahvana kotimaanmatkailun kautena.

Yksi haastateltavista kuvailee majoitustoiminnan käyttöasteen olevan korkea sekä sydäntalven, kevättalven, kesän että ruskan aikaan johtuen luonnon oikeanlaisesta hyödyntämisestä matkailupalveluissa eri sesonkien aikaan. Toinen haastateltava kertoo yrityksen sesongeista seuraavanlaisesti:

”[T]alvi on tuosta marraskuun 20. päivästä, siitä lähtee pikkuhiljaa liikkeelle. Joulukuun puolenvälin jälkeen alkaa oikea sesonki, se kestää hyvin tuohon tammikuulle. Sitten taas helmikuussa kahdeksannesta viikosta lähtee eteenpäin, maaliskuu on kohtuuhyvä, mutta sitten huhtikuu on vähän haaste, toukokuu on ihan nolla käytännössä. Sitten avataan tämä kesäkausi, se on pientä tämä kesä vielä – –.”

Kesä on nykyään hiljaista aikaa monissa Saariselän yrityksissä, mutta aina näin ei ole ollut:

”Kesäthän ovat hiljentyneet. Ennen oli hyviä kesiä, meillä oli kaksi lentoa ennen vanhaan Ivaloon joka päivä kesällä niin meillähän oli hyvin kesällä asiakkaita ennen vanhaan. – – [Nyt] meillä ei oo kesällä asiakkaita ollenkaan, ei juuri ollenkaan, tänä aamuna oli kuusi. Amerikkalaisia oli neljä ja mistähän ne kaksi oli,

ranskalaisiako? Niin jos meillä on 700 vuodepaikkaa ja kuusi asiakasta niin kyllähän se yritys menee nurin.”

Toisaalta taas yksi haastateltavista kertoo, että keskikesä mielletään hänen edustamassaan yrityksessä tärkeäksi matkailusesongiksi:

”Meillä on heinäkuu kolmanneksi tai neljänneksi kovin kuukausi myynnillisesti. Elikkä meillä on ihan täyssi kesä, siis tarkoitan heinäkuussa. Se alkaa juhannuksen jälkeiseltä viikonlopulta – tai juhannukselta ja kestää tuonne koulujen alkuun, tuonne elokuun ensimmäiselle tai toiselle viikonlopulle, riippuen miten siellä taittuu se kuukauden vaihtuminen.”

Moni Saariselän yritys sulkee ovensa lokakuusta marraskuun puoleen väliin sekä toukokuun ajaksi ja touko- ja lokakuu koetaankin erityisen haastaviksi kuukausiksi matkailutoiminnan kannalta. Tämä myös hankaloittaa ympärivuotisuuden toteutumista:

”[L]okakuussa on se haaste, että aika moni yrittäjä laittaa ovet kiinni, jolloin meillä ei ole täällä tarjota niitä palveluja ja se viestii kuitenkin asiakkaalle sellaista tylsää ja vähän liian kuollutta yleiskuvaa tästä alueesta –.”

Haastateltavat kokisivat **ympäri- ja vuorokautisen matkailun olevan myönteinen asia** ja sen kehittämisen olevan tarpeellista. Maakunnan tasolla ympärivuotisuus nousee yhdeksi teemaksi Lapin uusimmassa matkailustrategiassa vuosille 2020–2023. Ympäri- ja vuorokautisuus näkyy myös Inari-Saariselkä Matkailu Oy:n strategioissa. Ympäri- ja vuorokautisuuden kehittämiseen pyritään kohdentamaan julkista tukea ja kehittämään sen ympärille erilaisia hankkeita. Saariselällä koetaan olevan hyvät edellytykset kesämatkailun kehittämiseksi, sillä Saariselällä kesä on perinteisesti ollut matkailullisesti vahvempi vuodenaika kuin monessa muussa kohteessa. Ympäri- ja vuorokautisuuden koettaisiin tuovan mukanaan monenlaisia myönteisiä vaikutuksia:

”[K]äyttöasteet nousisivat ja olisi ympärivuorokautista toimintaa, liikevaihto nousisi tietenkin sen myötä, mutta toinen asia on henkilökunta ja rekrytointi. Eli jos me pystyttäisiin aidosti olemaan ympärivuorokautisia niin pystyttäisiin tarjoamaan työpaikka sitten pysyvästi ja toivottaa tervetulleiksi uusia ihmisiä tänne pysyvästi, että siinä on sekin aspekti.”

Muutamit haastateltavat ottavat esiin myös sen, että ympärivuorokautisuudesta on puhuttu jo vuosia, mutta silti huomattavaa kehitystä asian suhteen ei vaikuta tapahtuneen. Saariselän matkailu on aikoinaan ollut hyvinkin vahvasti kesään painottunutta ja yksi haastateltavista pohtii ympärivuorokautisuuden haastetta seuraavanlaisesti:

”Minulla on semmoinen kuva, että se [ympäri- ja vuorokautisuus] ei ole kovin vaikea tehtävä, kun ajattelee, että tämä Lapin matkailu on lähtenyt kesämatkailusta. Kesämatkailu on ollut silloin 1960-luvulla ja 1970-luvullakin, silloin sitä on ollut paljon. Talvella ei ole ollut paljon, mutta kesällä on. Sitten se on vähitellen muuttunut, että se on talvipainotteista.”

Useat haastateltavat kuitenkin kokevat **kesän olevan pikkuhiljaa aktivoitumassa matkailullisesti**. Ympäri- ja vuorokautisuuden kehittämisessä nimenomaan matkailutuotteilla koetaan olevan suuri merkitys ja siksi pyöräilyn suosion toivotaankin kasvavan. Lisäksi

yksi haastateltavista pohtii myös esimerkiksi harrastetoimintaan liittyvien aktiviteettien kehittämistä kesällä ja matkailun hiljaisina aikoina, sillä sen avulla pystyttäisiin mahdollisesti houkuttelemaan suurempiakin ihmisryhmiä Saariselälle vielä toistaiseksi hiljaisina aikoina.

7.1.4 Saavutettavuudessa tapahtuneet muutokset

Saariselän matkailukeskuksen **sisäinen saavutettavuus koetaan hyvänä**, sillä erityisesti Saariselän keskus on rakennettu hyvin tiiviisti ja siten suuri osa palveluista on kävelymatkan päässä toisistaan eikä autoa tällöin tarvita alueella kulkemiseen. Saariselän matkailukeskuksesta on myös suhteellisen lyhyt etäisyys valtatieä pisin etelässä esimerkiksi Laanilaan ja Tankavaaraan ja pohjoisessa Ivaloon, Inariin ja esimerkiksi Inarijärvelle.

Ennen lentoliikenteen voimakasta kehitystä ja suosionkasvua Saariselällekin kuljettiin usein linja-autolla:

”[A]ikoinaan tilanne oli se, että viikonloppuisin Rovaniemeltä tuli semmoinen, en ihan tarkkaan muista montako, mutta kuitenkin kokoluokkaisesti viisi, seitsemän linja-autoa, Eskelisen linja-autoja, jotka ajoivat peräkkäin Rovaniemeltä Saariselälle ja edelleen siitä Inariin ja niin päin pois. Elikkä massat kulki silloin toisella tavalla. Oli kovannäköisiä letkoja kun ne tuli nelostietä pitkin.”

Osa Saariselällä pitkään toimineista haastateltavista kokee, että aiemmilla vuosikymmenillä lentoja oli paremmin saatavilla Saariselkää lähinnä olevalle Ivalon lentoasemalle. Yksi haastateltavista nostaa esiin myös pohjoisen Ruotsin ja Norjan Saariselän kilpailijoina ja kertoo, että erityisesti kesäaikaan esimerkiksi Pohjois-Norjaan on saatavilla lentoja huomattavasti enemmän kuin Ivalon lentoasemalle, mikä voi heikentää Saariselän kykyä vastata kilpailuun. Useat haastateltavat kokevat **kesän heikkojen lentoyhteyksien** hankaloittavan kesämatkailua Saariselällä huomattavasti, sillä esimerkiksi rautatieyhteyttä Saariselälle ei ole:

”[M]eidän lentoliikennesaavutettavuus kesällä on tällä hetkellä todella huono, me käydään jatkuvasti Finskin [Finnairin] kanssa esimerkiksi keskusteluita siitä, että saataisiin parannettua ja on hyvä keskusteluyhteys sinne. Ne tavoitteet, pitkän aikavälin tavoitteet ovat yhteiset, mutta toki siinä haasteita on, että meidän pitää saada avattua niitä suoria lentoyhteyksiä myös kesän aikaan, niin sitä kautta se lähtisi sitten kasvuun.”

Haastateltavat myös nostavat esiin lentomatkailun etuna nopeuden sekä Ivalon lentoaseman läheisen sijainnin Saariselkään nähden. Toisaalta yksi haastateltavista myös kertoo Helsinki–Ivalo -reitien lentojen hintojen voivan olla melko korkeat, mikä voi myös osaltaan vähentää lentomatkailua alueelle. **Lentomatkailua voidaan pitää jopa elinehtona** Saariselän matkailulle:

”Tänne on haastavaa tulla eli käytännössä me ollaan täysin riippuvaisia kansainvälisessä matkailussa lentoliikenteestä tällä hetkellä.”

”[L]entoliikenne, varsinkin nyt kun meillä ei sitä junarataa ole, niin se on tietyllä tavalla se yksi lenkki siinä ketjussa. Jos se katkeaa, niin silloin se tarkoittaa kyllä,

että se matkailu tulee alas niin kuin korttitalo, että siksi se on äärimmäisen tärkeää, että me jatkuvasti pyritään kehittämään sitä lentoliikennetoimintaa.”

”Eihän tänne oikeastaan pääse kovin muulla tavalla, että jos tuut yöjunalla Helsingistä ja olet sinne päässyt jollain laivalla tai jollain muulla vastaavalla ja siitä vielä linja-autolla kolme tuntia eteenpäin niin kyllä se laskee vähän sitä viehätystä sinne lähteä, että kyllähän se on aika hidasta touhua.”

Mikäli Saariselän matkailijoita palvelevassa lentoliikenteessä tapahtuu muutoksia, voivat seuraukset alueen matkailulle olla tuntuvia:

”Norwegian viime keväänä päätti – –, tai yhtäkkiä Ivalon lennot katosivat kaikki Norwegianin listalta, ja se olisi tarkoittanut jotakin kahdeksasta kymmeneen tuhanteen matkustajaa vähemmän tälle alueella, ja sitten rahallisesti se olisi voinut tarkoittaa viidestä kymmeneen miljoonaan euroa, niin tällaiset tapahtumat voi muuttaa tosi nopeastikin tuota tasapainoa. Tässä tapauksessa me päästiin neuvottelemalla ratkaisuun ja saatiin ne lennot takaisin – –.”

Talvisesongin aikaan Saariselän saavutettavuus paranee huomattavasti ja lentoja saapuu Ivalon lentoasemalle päivittäin. Talvella Finnair lentää suoria lentoja myös esimerkiksi Lontoosta ja Lufthansa puolestaan lennättää matkailijoita Frankfurtista Ivaloon. Ivalon lentoasemaa on myös laajennettu ja kehitetty matkailijamäärän kasvaessa.

Useimmat haastateltavat kokisivat **mahdollisen rautatien olevan myönteinen kehityssuunta** Saariselän matkailulle ja sen saavutettavuuden kehitykselle. Toisaalta osa huomioi myös sen, että junamatkustaminenkaan ei houkuttele kaikkia matkailijoita sen aikaa vievän luonteen vuoksi. Rautatien tai erityisesti Jäämeren radan toteutumista pidetään kuitenkin melko epätodennäköisenä:

”[E]n välttämättä nyt usko, että tämä Jäämeren rata koskaan tulisi, kyllä se niin pitkissä kantimissa on, mutta tuota, kyllähän että jos me matkustajaliikenne saataisiin raiteita myöden tänne niin kyllähän se matkailulle olisi todella iso asia ja siitä olisi todellakin meille suuri hyöty ja ilo, mutta sen kortin varaan en kyllä hirveästi nyt panoksia laita.”

”[M]eillä on ristiriitainen tilanne, saamelaiset on vastaan [Jäämeren rataa], tämä rautatie olisi A ja O tällä hetkellä, koska minä tiedän, että ihmiset miettivät nykyään ihan tosissaan näitä. Me ei saada nuoria ihmisiä tänne, jos ei meidän matkustamiskulttuuri [muutu], eivät ne lähde autolla ajamaan. Se on se, mihin rata menee, olen seurannut, että sen käyttöaste on noussut kauheasti matkailussa.”

7.2 Kestävä matkailu ja ilmastonmuutos Saariselän matkailun viitekehyksessä

Yhtenä Saariselän tärkeimmistä vetovoimatekijöistä koetaan **olevan luonto ja sen puhtaus**. Luonto ei saa kärsiä peruuttamattomasti matkailun seurauksena, sillä silloin myös itse matkailutoiminta muuttuu haastavaksi alueella. Matkailukeskusten etuna onkin se, että suurin osa luonnon kokemasta rasituksesta ja muusta haitasta sijoittuu alueellisesti rajatun matkailukeskuksen sisälle, jolloin matkailun aikaansaamia vaikutuksia luonnolle pystytään paremmin hallitsemaan alueella.

Kestävä matkailu näkyy esimerkiksi Lapin Liiton julkaisemassa matkailustrategiassa muun muassa vähähiilisuuden tavoitteiden sekä ympärivuotisuuden, saavutettavuuden ja digitalisaation kehittämisen kautta. Myös Inari-Saariselkä Matkailu Oy:n omassa strategiassa kestävä matkailu on näkyvillä. Inarin kunta pyrkii kehittämään kestävä matkailua esimerkiksi kestävä matkailun hankkeen kautta. Aiemmassa elinkeino-ohjelmassa Inarin kunnan tavoitteena oli olla ”Euroopan johtava kestävä ja kulttuurimatkailun kohde”. Kuntatasolla haasteena nähdään olevan esimerkiksi **elinkeinojen yhteensovittaminen** jokaisen osapuolen kannalta sopivalla tavalla. Nämä elinkeinojen yhteensovittamiskysymykset näkyvät esimerkiksi matkailun, poronhoidon ja saamelaiskulttuurin välillä. Yksi haastateltavista kuvaa kestävä kehityksen toteutumista Saariselällä seuraavanlaisesti:

”[M]oni asiahan täällä tehdään jo kestävä kehityksen mallin mukaisesti, mutta sitä eivät yritykset välttämättä osaa tuoda riittävästi esille. Meillä on lähiruokaa, meillä luonto otetaan huomioon ihan kaikessa tekemisessä, mutta jotta se saataisiin myös kuluttajien tietoon, niin yritysten pitäisi löytää ne keinot, joilla he tuovat sen esille. – – Tietenkin tuo kestävä kehitys kulttuurin osalta on erittäin tärkeää täällä, koska meidän alueella on saamelaiskulttuuri erittäin tärkeässä asemassa, niin siitä on – – tällaiset eettiset ohjeet olemassa.”

Metsähallituksen luontopalvelut pyrkivät edistämään kestävä luontomatkailua ympäristöministeriön sille asettaman tavoitteen pohjalta. Kestävä luontomatkailun mittareiksi on onnistuttu määrittämään erilaisia raja-arvoja, jotka toimivat ohjeellisina kestävyuden mittareina. Mikäli joku arvo ylittää sallitun rajan, tiedetään, että toimenpiteitä on tehtävä. Urho Kekkosen kansallispuistossa lisäksi esimerkiksi reittejä ja polkuja on sorastettu luonnon kulumisen estämiseksi:

”[M]onestihan meille tulee palautetta siitä, että miksi [polkuja on päällystetty], että he haluaisivat kulkea niillä kapeilla kansallispuiston poluilla, että ne ovat menneet pilalle, kun niitä on levennetty ja sinne on soraa laitettu. Mutta yleisesti lähtökohta on se, että me estetään uusien polkujen syntyminen ja näiden olemassa olevien polkujen leveneminen, koska jos se [polku] on kauhean huono, niin ihmiset siirtyy kulkemaan siinä sivussa.”

Kansallispuiston huoltotyöt pyritään tekemään mahdollisuuksien mukaan talvella lumipeitteen aikaan. Tällöin **luonto rasittuu mahdollisimman vähän** huoltotöissä käytettävistä moottoriajoneuvoista. Kasvava matkailijamäärä saattaa tulevaisuudessa tuoda mukanaan myös lisääntyvän tarpeen erilaisille huoltotöille, mikä taas saattaa lisätä luontoon suuntautuvaa räsitusta. Luonnon kulumisen riskitekijänä on myös kansallispuistossa tietyillä reiteillä sallittu maastopyöräily. Jonkin verran maastopyöräilyä on myös harrastettu sellaisilla kansallispuiston alueilla, joissa se on sääntöjenvastaista, mikä taas osaltaan haastaa kestävä luontomatkailua alueella.

Kestävä matkailun kehittämisessä yksi haastateltavista nostaa esiin **uudenlaiset ympäristöystävälliset innovaatiot** ja niiden kehittämisen kestävä matkailun edellytysten parantamiseksi. Lisäksi haastateltava muistuttaa myös matkailijoiden

vastuusta kestävässä matkailussa. Matkailijat voivat esimerkiksi suosia pidempiä viipymiä sen sijaan, että vaihtaisivat kohdetta vaikka päivän tai muutaman päivän välein.

Ilmastonmuutokseen liittyen useat haastateltavat kertoivat **lumentulon ajankohdan olevan epävarmempaa kuin ennen**. Tämä aiheuttaa haasteita matkailutoiminnalle, mikäli talvikaudelle suunniteltuja aktiviteetteja ei pystytäkään aloittamaan suunniteltuna ajankohtana. Esimerkiksi vuoden 2018 syksyllä lumentulo viivästyi. Tällöin Saariselällä kuitenkin onnistuttiin avaamaan edes osa laskettelurinteistä talvikauden alussa. Yksi haastateltavista korostaakin rehellisyyden merkitystä arvaamattomassa lumitilanteessa sekä sen tärkeyttä, että matkailutuotteiden tarjoajilla on myös vaihtoehtoja niille aktiviteeteille, joita ei lumenpuutteen vuoksi pystytä toteuttamaan:

”Kuitenkin suomalaiset tunnetaan rehellisyydestään ja suoraselkäisyydestään niin kyllä meidän pitäisi pystyä kertomaan aika rehellisesti, että minkälainen meidän talvi on. Ja jos tilanteet muuttuu, niin senkin kanssa pitäisi pystyä sitten jollain tavalla elämään ja aina tarjota siihen jotain vastineeksi niille asiakkaille. Että ehkä suurin ongelma on sitten taas ohjelmalveluyrityksille, jotka taas elävät ihan pelkästään sen lumen varassa –.”

Lumentulon epävarmuuden lisäksi osa haastateltavista kertoo myös talvien joskus loppuneen aikaisemmin kuin tavallisesti. Tällaiset **arvaamattomat vaihtelut vaikuttavat erityisesti talvisesongin pituuteen**, mikäli talvi alkaa totuttua myöhemmin ja päättyy normaalia aikaisemmin. Toisaalta haastatteluissa tuli esiin myös Saariselän mahdollinen matkailullinen hyötyminen siitä, että eteläisemmässä Suomessa ei lunta välttämättä ole, jolloin lumisen ajan aktiviteetteja hakevat ihmiset matkustavat suuremmalla todennäköisyydellä pohjoiseen. Pitkään alueella toimineet haastateltavat myös kuvailevat huippupakkasjaksojen lyhentyneen vuosien varrella:

”On niitä ennenkin ollut lämpimiä aikoja. Nämähän vaihtelee nämä [talvikauden] aloitukset, mutta kyllä se on totta, että ilma olisi lämmennyt. Kun minä olen 45 vuotta sitten tullut, niin silloin oli pitkät jaksot, 45 astetta pakkasta, niin semmoisia ei ole enää, niitä pitkiä jaksoja. Siis käy siellä 45:ssä, mutta se on yksi kaksi päivää, mutta silloin se saattoi olla monta viikkoa.”

Ilmastossa tapahtuvien muutosten ja siihen liittyvien epävarmuuksien vuoksi myös Saariselän matkailuyritykset ovat **kehittäneet toimintatapoja epävarmaan lumitilanteeseen sopeutumiseen**. Moni haastateltavista kertoo olevan erityisen tärkeää, että yrityksellä on tarjota aktiviteetteja jokaiseen säähän vuodenajasta riippumatta. Esimerkiksi laskettelukeskuksessa voidaan joutua turvautumaan lumetukseen, mikäli talvikauden alussa lunta ei ole tarpeeksi. Päinvastaisena esimerkkinä on vuoden 2017 kesäkuu, jolloin laskettelukeskuksen rinteet avattiin uudelleen lumitilanteen vuoksi. Matkailuyritykset toimivatkin pohjimmiltaan aina luonnon ehdoilla:

”[L]uonnonehdoilla täällä on joka tapauksessa mentävä. Se on yrityksistä sitten kiinni, että miten he varautuu, mutta sehän on fakta, että ei me voida sille [mitään], meidän on vaan mentävä sen luonnon mukaisesti.”

Kestävää matkailua toteutetaan yrityksissä eri tavoin. Ravintolatoiminnassa pyritään hyödyntämään mahdollisimman paljon paikallisia ja kotimaisia raaka-aineita. Useissa yrityksissä hyödynnetään maalämpöä. Yksi haastateltavista kertoo, ettei kestävää matkailua erityisesti tuoda markkinoinnissa esiin, mutta yrityksen toiminnassa painotetaan vahvasti asiantuntijuutta ja luonnontuntemusta. Laskettelukeskuksessa on pyritty vähentämään lumetusmäärää sähkön säästämiseksi hyödyntämällä sen sijaan esimerkiksi lumiaitoja. Lisäksi yritys käyttää led-valaistusta ja on remontin yhteydessä investoinut aiempaa energiatehokkaampiin keittiökoneisiin.

Yhden matkailuyrityksen edustaja kertoo yrityksessä huomioitavan kestävän matkailun periaatteita esimerkiksi kiinnittämällä huomiota ruokahävikin pienuuteen ja olemalla hyödyntämättä kertakäyttöisiä astioita esimerkiksi retkillä. Lisäksi yrityksen edustaja kertoo revontuliretkien ekologisuudesta:

”[P]yritään siihen, että revontuliretki olisi ekologisesti kestävällä pohjalla, että ei me lähdetä tuonne ajelemaan ympäriinsä revontulien perässä, vaan asiakkaalla on riittävän pitkä loma, että todennäköisyys nähdä ne revontulet omalla alueella olisi mahdollisimman korkea, että me päästään vaikka kävelemään tuohon metsään ja sieltä löytää joku kiva paikka mistä voidaan niitä katsella.”

Osa haastateltavista mainitsi kestävän matkailun mukaisessa toiminnassa myös jätehuollon, mutta esiin nousi myös kierrättämisen hankaluus esimerkiksi eteläiseen Suomeen verrattuna. Esimerkiksi Saariselkää lähin muovinkeräyspiste sijaitsee Ivalossa, muutama kymmenen kilometriä Saariselästä pohjoiseen päin. Yksi haastateltavista myös korostaa Lapin omaa imagoa kestävän matkailun mukaisena kohteena:

”[E]ntistä enemmän tuodaan sitä kestävästä kehityksen arvoa, mutta se on ollut meillä koko ajan näiden luontoarvojen mukana, niin kuin kerroin, puhdas luonto, aito Lappi. Nämä pitää sisällään lupaukset ja sen brändiin sisältyy tavallaan nämä speksit.”

Kestävään matkailuun liittyy vahvasti myös liikkuminen ja lähes jokainen haastateltava puhui lentoliikenteen suhteesta kestäväan matkailuun. **Ristiriita kestävän matkailun ja lentoliikenteen välillä** nähdään selkeästi, mutta haastetta aiheuttaa erityisesti se, että Saariselän kansainvälinen matkailu on käytännössä täysin riippuvaista lentoliikenteestä. Tilanne myös liitetään ilmastonmuutoskeskusteluun:

”Tämä ilmastonmuutoskeskustelu on vahvasti käynnissä, ja tietenkin tiedostetaan täällä, että lentoliikenteestä niitä päästöjä aiheutuu, niin se on tietysti se iso haaste, johon meidän täytyy jollain tavalla löytää ratkaisu. Tulevaisuudessa tietenkin toivoisi, että myös raideliikenne kehittyisi suotuisaan suuntaan, että sataisiin matkailijoita entistä enemmän myös sitten junalla.”

Toinen haastateltava pohtii lentoliikenteessä tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuvia muutoksia ja niiden vaikutuksia Saariselän matkailuun. Tähän liittyen haastateltava puhuu hiilijalanjäljen eräänlaisesta hyvittämisestä:

”[M]eillä on hienoja hankkeita menossa esimerkiksi juuri energiantuotannon osalta, että tuo Inergia [lappilainen energiayritys] on tekemässä tällaista

markkinointia siitä, koska täällähän kuitenkin kaukolämpö tuotetaan uusiutuvalla energialla ja voidaan sitten perustella näitä, että jos joku lentää tänne, niin hiilijalanjälki on sitten kuitenkin vähän pienempi sitten täällä päässä, niin sitä näkisin, että tällainen kestävä ja luontoa kunnioittava matkailu olisi se asia, mikä meitä voisi tulevaisuudessa nostaa – –.”

Toisena eräänlaisena hiilijalanjäljen hyvittämisen keinona toinen haastateltava ehdottaa lentoveron käyttöä, kunhan myös tieto verotulojen käyttötarkoituksesta olisi helposti saatavilla.

Muussakin liikkumisessa **pyritään kehittämään kestävä matkailun periaatteita**. Yksi haastateltavista kertoo joukkoliikenteen kehittämisestä, jotta yhä harvemman matkailijan tarvitsisi vuokrata auto liikkumisen mahdollistamiseksi. Haastateltava pohtii myös rajat ylittävää joukkoliikennettä, jolloin matkailijat pystyisivät entistä monipuolisemmin matkustamaan eri maihin yhden matkan aikana käyttäen joukkoliikennettä.

Suurin osa haastateltavista kokisi raideliikenteen myönteiseksi kehitykseksi sekä Saariselän saavutettavuuden että kestävä matkailun kehittämisen vuoksi. Tätä perustellaan esimerkiksi matkailijoiden kestävä matkailuun liittyvän tiedon lisääntymisenä, jolloin myös junamatkailun kysynnän voidaan odottaa lisääntyvän. Toisaalta osa haastateltavista kokee junamatkustamisen vievän enemmän aikaa kuin mitä monet matkailijat ovat valmiita matkaansa käyttämään.

7.3 Saariselän matkailun haasteet ja vahvuudet nyt ja tulevaisuudessa

7.3.1 Matkailun haasteet Saariselällä

Matkailun lähtökohtiin liittyen Saariselän historia on tarjonnut haastetta matkailun kehitykselle. Toisin kuin monessa muussa matkailukohteessa, **Saariselän matkailu ei ole kehittynyt valmiiden palveluiden ja infrastruktuurin ympärille**, vaan kaikki on pitänyt rakentaa alueelle alusta saakka matkailun kehittämiseksi:

”Joo se on ollut hankalaa, että sillä ei ole ollut sitä kylän statusta, niin kuin esimerkiksi Levillä Sirkan kylä, se on, siellä oli peruspalveluita olemassa ja ne kehittyi, ja Saariselällä on pitänyt tehdä kaikki alusta lähtien.”

Matkailun kehityksen kannalta myös alueen **imagolla** on tärkeä rooli. Siinä missä Saariselkä tunnetaan turvallisenä kohteena, sitä pidetään suomalaisten keskuudessa myös monesti eläkeläisten matkakohteena. Lisäksi koko Lappi tunnetaan erityisesti ulkomailla talvikohteena, joten ympärivuotisuuden lisääminen vaatisi myös koko Lapin uudelleenbrändäystä:

”[M]eillähän kansainvälisillä markkinoilla on se tilanne, että meidät tunnetaan talvikohteena, eli tavallaan meidän pitää laajentaa se mielikuva kattamaan myös kesän tarjontaa, ja se on itse asiassa aika isokin asia laajentaa sitä mielikuvaa ja se vaatii paljon sellaista imagomarkkinointia. Ja tietenkin kun imagomarkkinointia tehdään, niin meillä pitää olla myös kesä tuotteita tarjota sitten ja tehdä myös sitä tuotemerkkinointia siinä jo rinnalla, eli se on aika iso markkinoinnillinen ponnistus

eri tasoilla, sitten se vaatii myös tuotekehitystä, meillä on jo kesämatkailutuotteita, mutta ehkä vähän hajanaisesti.”

Saariselän matkailun kehittämisen haasteena nähdään jossain määrin se, ettei Saariselällä sijaitse suurta vesistöä, jossa veteen liittyviä aktiviteetteja voitaisiin harjoittaa esimerkiksi kesämatkailun edistämiseksi. Osa haastateltavista kertookin matkailuyritysten hyödyntävän esimerkiksi Inarijärveä ja Ivalojokea matkailussa, vaikka ne eivät aivan Saariselän lähetyvillä sijaitsekaan. Suuri osa haastateltavista pitää myös Saariselän rakennuskantaa yhtenä tarpeellisena kehityskohtena alueen visuaalisen ilmeen parantamiseksi:

”[E]hkä tuota Saariselän keskusta-aluetta, se olisi kiva, jos sitä saataisiin vähän yhtenäistettyä. Sehän on aika, vois sanoa että ehkä ihan ruma toi meidän Saariselän keskusta, että jos sen saisi sen ilmeen vähän enemmän semmoiseksi viihtyisäksi, eikä se olisi vaan sellainen missä on hotelleja hotellien vieressä, että siellä ihan oikeasti asuu ihmisiä ja elää sitä normaalia arkea ja se olisi vähän enemmän sellaisen lappilaisen kylän näköinen sen sijaan, että se on tuollainen hulabaloopaikka miksikä tämä on alun perin tehty –.”

Saariselän matkailutuotteisiin liittyen ehkä suurimpana haasteena koetaan olevan **majoitustarjonnan riittämätön taso**. Majoituksen taso on noussut merkittävämmäksi tekijäksi kuin aikaisemmin lisääntyneen kansainvälisen matkailun myötä. Kansainvälisen matkailun kasvuun liitetään myös kansallispuistoon liittyviä haasteita. Aiemmin esimerkiksi ulkomaisten matkanjärjestäjien ryhmiä on liikkunut kansallispuiston alueella vallaten tupia, mistä on tullut myös palautetta kansallispuiston muilta kävijöiltä:

”[J]oka vuosi siihen törmätään, joko UK-puistossa tai sitten näillä muilla suojelualueilla, ja sitten kun on näitä keskustelukanavia Facebookissa ja kaikenlaisia ryhmiä, niin sitten niissä käydään aina aikaa kovaa keskustelua sitten. Että jokamiesretkeilijät voivat olla tosi närkästyneitä siitä, että näihin verovaroin ylläpidettyihin [tupiin] sitten tulee esim. erityisesti ulkomaiset yritykset, jotka vievät sinne opastetusti ja sitten muut eivät, tavalliset retkeilijät eivät pääsekään, tai tällaiset yksittäiset retkeilijät ei pääse käyttämään, kyllähän ne on närkästyneitä siitä.”

Lisäksi Urho Kekkosen kansallispuistossa on tullut ilmi jonkin verran **pyöräilyn harrastamista sallittujen reittien ulkopuolella**, mikä rasittaa kansallispuiston luontoa. Yksi haastateltavista liittyy kansallispuiston käyttöön matkailussa haasteita siinä mielessä, että esimerkiksi moottorikelkkailua tai huskysafareja ei ole sallittua harjoittaa kansallispuiston alueella, jolloin näille aktiviteeteille pitää löytää tilaa muualta. Tämän lisäksi esimerkiksi monilla ulkomaalaisilla matkailijoilla ei ole tarvittavaa osaamista tai halua kulkea kansallispuistossa hiihtäen tai kävellen, jolloin heidän mahdollisuutensa tutustua kansallispuistoon ovat melko pienet. Toisaalta muutaman vuoden takaisessa kansallispuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa on avattu entistä enemmän reittejä motorisoidulle liikkumiselle matkailutoimijoiden hyödynnettäväksi. Toiveena kuitenkin on, että motorisoitu liikkuminen ei kansallispuiston alueella lisääntyisi liikaa, jotta puistossa säilyisi myös matkailijoiden hakema luonnonrauha.

Saariselän kansainväliseen matkailuun voi liittyä myös kulttuurieroja:

”[T]oki jossain kohtaa aina saatetaan hämmästyttää, että jos asiakkaalla on sellainen tietty kuva, että minkälainen on perushotelli jossain ympäri maailmaa, ja tuota ovat paljon matkustaneet ja sitten he tulee tänne, niin meillä ei välttämättä ole samanlaisia, ei ole laukunkantajia odottamassa tuossa ulko-ovella, elikkä tuota ehkä tällainen kulttuuri voi joskus hämmästyttää.”

Yrityskohtaisina haasteita haastatteluissa tulee ilmi esimerkiksi kielitaidon puute sekä puutteelliset markkinointitaidot. Lisäksi riippuvaisuus muista yrityksistä voi aiheuttaa haasteita:

”Jos mietitään meidän yrityksen kannalta, mikä me itseasiassa koetaan myös pienenä ongelmana, kun mehän ollaan toisten armoilla. Eli se alue on tavallaan, jos ajatellaan se kokonaisuutena niin me ollaan yksi ohjelmalvelutuottaja siinä, jos ei majoittajat saa myytyä huoneita niin meillä ei ole asiakkaita ja jos Saariselkä ei saa myytyä itseänsä niin ei ole hotellilla majoittujia eikä meillä ole asiakkaita –.”

Kuten aiemmissakin luvuissa on tullut ilmi, yksi Saariselän matkailun useimmin haastatteluissa esiin tulleista haasteista **on alueen saavutettavuus**. Saariselän matkailu on hyvin riippuvaista Lappiin ja erityisesti Ivalon lentoasemalle saapuvista lennoista eikä raideliikennettä Saariselälle ole. Saavutettavuus lentoteitse korostuu ongelmana erityisesti talviesongin ulkopuolella, kun lentojen määrä vähenee huomattavasti talviaikaan verrattuna: ”se mikä ehkä eniten vaikuttaa kaikkien meidän alalla toimivien yrittäjien kesämatkailuun on se, että eihän tänne tule lentoja.”

Lentojen sesonkiluonteisuuden lisäksi myös Saariselän **matkailun sesonkiluonteisuus koetaan haasteeksi**. Ympärivuotisuuden tavoitteesta Saariselällä on kahden haastateltavan mukaan puhuttu jo 1980–1990-luvuilta saakka, mutta tavoitteisiin ei toistaiseksi ole päästy. Sesonkivaihtelu aiheuttaa yrityksille haasteita esimerkiksi siinä, että palveluita pitää pystyä tarjoamaan riittävästi kovimman kysynnän aikaan, kun taas hiljaisina aikoina kysyntää ei ole tarpeeksi, jolloin yritykset eivät myöskään voi pitää ympärivuotista henkilökuntaa:

”[J]oudutaan sopeuttamaan aika lailla joskus kovallakin kädellä, elikkä nostamaan ihan tyhjäkäynnistä kaikki ravintolat, kaikki tilat taas täyteen kukoistukseen ja sitten taas ajamaan ravintolat alas ja niin päin pois –.”

Sesonkiluonteisuuteen vaikuttaa lisäksi matkailijoiden ja luonnonolosuhteiden yhdessä toimiminen, sillä esimerkiksi suuri osa Saariselän matkailun talviaktiiviteeteista on riippuvaista lumesta. Haastetta voi aiheuttaa myös matkailijoiden toiveet:

”[T]änäkin vuonna [2019] kevät jatkui, mutta sitten asiakkaat tahtoo loppua. Tavallaan asiakkaat haluaisi tulla jo elo–syyskuussa hiihtää, mutta ne ei enää halua huhtikuussa hiihtää, – – jos sitä saataisiin kuukaudella tai kahdella siirrettyä, että ihmiset ymmärtäisivät että marraskuussa lähdetään rinteeseen ja toukokuussa lähdetään pois, niin se olisi, minä sanon että kaikki hiihtokeskukset olisi tosi tyytyväisiä –.”

Sesonkiluonteisuudesta johtuen myös matkailualan **työvoiman saatavuuteen** liittyy runsaasti haasteita, jotka moni haastateltava nostaa esiin. Haastateltavat kertovat vaikeuksista löytää riittävän ammattitaitoista henkilökuntaa sesonkiluonteiseen matkailutyöhön ja lisäksi ongelmana on työntekijöiden asuntojen puute:

”Meillä on koko yritystoiminnan kannalta meillä on heikkouksia työvoimapula, ei meillä Suomesta ole kahteenkymmeneen vuoteen saanut työntekijöitä, ammatti-ihmiset on ulkomailta otettava ja EU:n ulkopuolella se rekrytointi, se on liian vaikeeta, nämä työluvut kestää neljä–viis kuukautta ja hyvät työntekijät ei jää odottamaan sitä aikaa, että ne häviää muualle töihin.”

”Sitten nyt on alkanut tulla sitä, henkilöstön saanti ja ennen kaikkea henkilöstön majoitusten, asuntojen ongelma, niin se on tullut semmoiseksi suuremmaksi ongelmaksi sitten.”

”Kyllä meillä on edelleen tämä ympärivuotisuus se haaste, ja tuota nythän tosiaan näinä, kun meillä on ollut todella hurjia, vilkkaita talvia tässä muutama kappale, niin silloin ehkä korostuu se, että sen ammattitaitoisen työvoiman houkuttelu tänne pienille pätkätöille on iso haaste ja en usko, että se tulee helpottumaan, vaan se on varmasti sellainen, voi olla jopa ongelma jossakin kohtaa, että ei saada sellaista työvoimaa mitä me tarvittaisiin.”

Moni haastateltavista kokee nykyhetken haasteiden jatkuvan todennäköisesti vielä tulevaisuudessa, vaikka ratkaisuja niihin haetaan. Tulevaisuudessa, mikäli matkailu Saariselällä jatkaa kasvuaan, suurena haasteena voi olla esimerkiksi asuntotuotannon entistä suurempi kehityksestä jälkeen jääminen, mikä on jo tälläkin hetkellä ongelma alueella. Ympärivuotisuuden ja sen kautta kesämatkailun kehittämistä ja tuotekehitystä taas haittaa Saariselän saavutettavuuden heikko tilanne, millä voi myös olla vaikutuksia esimerkiksi alueella tehtäviin investointeihin. Yksi haastateltavista myös nostaa esiin maan hinnan korkeuden, mikä voi vähentää myös osaltaan investointeja. Saavutettavuuteen ja lentoliikenteeseen liittyvät keskustelut myös puhuttavat kestävän matkailun ja ilmastonmuutoksen kannalta, ja yksi haastateltavista pohtiikin mahdollisia tulevia vaikutuksia matkailuun, mikäli lentomatkailua alettaisiin tulevaisuudessa rajoittaa. Saariselällä matkailu nojaa hyvin pitkälti luontoon, minkä vuoksi toinen haastateltava nostaa esiin luonnon kantokyvyn seuraamisen, jotta matkailijamäärä ei ylittäisi kyseisen kantokyvyn rajaa ja alueen houkuttelevuus ei siten kärsisi.

Moni haastateltavista myös kokee yleiseksi matkailualan haasteeksi matkailutoimialan herkkyyden ja **arvaamattomat tilanteet ja tapahtumat**. Lisäksi Brexitin tulevaa vaikutusta Saariselän matkailuun on pohdittu, sillä britit ovat merkittävä matkailijaryhmä erityisesti joulusesongin aikaan. Esimerkiksi maailman taloudellinen tilanne, turvallisuudessa tapahtuvat muutokset, yllättävät luonnonkatastrofit ja muut arvaamattomat tapahtumat voivat vaikuttaa matkailuun hyvin nopeasti:

”Onhan näitä ollut pienemässä mittakaavassa niitä katastrofeja, että on ollut tuhkapilviä ja tällaisia, jotka on saattanut seisauttaa ehkä viikoksi kahdeksi koko matkailun, ja totta kai tappiot voi tulla suureksikin, mutta niistä on selvittävä.”

7.3.2 Matkailun vahvuudet Saariselällä

Saariselän matkailukeskus on yksi Lapin suurimmista ja vetovoimaisimmista matkailukohteista. Saariselän luonne matkailukeskuksena koetaan myös olevan yksi sen vahvuuksista, sillä alueellisesti rajatun matkailukeskuksen sisäpuolella toimii runsaasti erilaisia matkailuyrityksiä ja matkailukeskuksen sisäinen saavutettavuus koetaan yleisesti hyväksi. Saariselän matkailun vahvuutena pidetään myös **Ivalon lentoaseman läheistä sijaintia** ja **hyvää saavutettavuutta talvikauden aikaan**. Yhtenä merkittävänä vahvuutena koetaan myös alueen **turvallisuus**.

Osa haastateltavista nostaa esiin eri **matkailutoimijoiden välisen yhteistyön** yhtenä vahvuuksista. Esimerkiksi Inari-Saariselkä Matkailu Oy pyrkii esimerkiksi edistämään jäsenyritystensä ja koko Inari-Saariselkä -alueen markkinointia tarjoamalla jäsenyrityksille esimerkiksi konsultointiapua ja näkyvyyttä matkamessuilla.

Haastatteluissa esiin tullut suurin vahvuus on **Saariselkää ympäröivä luonto** ja sen puhtaus. Saariselän vieressä sijaitsevaa **Urho Kekkonen kansallispuistoa** pidetään yhtenä Saariselän vahvuuksista. Lisäksi **luonnonilmiöitä**, kuten revontulia pidetään suuressa arvossa matkailun kannalta. Luontoon liittyen myös sen koskemattomuutta sekä erilaisia luonnon käyttömuotoja korostetaan haastatteluissa. Saariselälle on kehitetty uusia pyöräilyreittejä ja talviaikaan Saariselän latuverkostoa pidetään toimivana. Saariselän vahvuuksia kuvataan haastatteluissa muun muassa näin:

”Saariselkä on sinällään semmoinen kiva raja, minun mielestä tietyllä tavalla Lapin raja, että Saariselällä alkaa olla niitä aavoja tuntureita, jossa ei niitä mäntyjä enää kasva, että se on semmoista perinteistä tunturi-Lapin maisemaa ja siellä on kiva kun siellä on esimerkiksi se Urho Kekkonen kansallispuisto, lähtee ihan siitä Saariselän käytännössä keskustasta alkaa, ja Saariselän vahvuus on luonnollisesti se, että se, kaunis luonto ja ne retkeilymahdollisuudet mitä se tarjoaa ympärivuotisesti –.”

”Puhdas ilma, puhdas luonto, se, että voi juoda vettä hanasta, niin kyllä ne on myöskin semmoisia asioita, mitkä tulee esille.”

”[S]eillä on hyvinvointi ja kulttuuri, ne on sellaisia tämän alueen voimatekijöitä, ja sitten tietenkin luonto.”

Haastatteluissa nousee esiin monia erilaisia vahvuuksia liittyen myös alueella tarjottaviin matkailutuotteisiin. Tällaisia ovat esimerkiksi monet **ainutlaatuiset matkailutuotteet**, kuten kahdella tunturilla sijaitsevat laskettelurinteet, Saariselän alueen lasi-iglut sekä esimerkiksi Kakslauttasen planetaario. Yksi haastateltavista kertoo Saariselän olevan ”maailman paras murtomaahiihtoalue”. Saariselkää pidetään monipuolisena matkailukohteena ja sen majoituskapasiteetti nähdään määrällisesti riittävänä. Keskiössä Saariselän matkailutuotteissa onkin hyvin pitkälti **luonnonresurssien onnistunut tuotteistaminen**. Urho Kekkonen kansallispuiston vahvuuksia koetaan olevan esimerkiksi alueen luonnontilassa säilyminen sekä monipuoliset ja toimivat reitit sekä laaja tupaverkosto.

Ammattitaitoiset oppaat, asiantuntemus, luonnontuntemus ja kansainvälisyyteen sopeutuminen hankkimalla myös kansainvälistä henkilökuntaa nousevat haastatteluissa myös esiin. Lisäksi yrittäjien osaamista arvostetaan korkealle. Kansainvälisyyteen liittyen suhteellisen monikansallinen asiakaskunta koetaan vahvuutena.

Haastateltavat kokevat myönteisenä tehdyt investoinnit ja **aluekehityksen** uuden kaavoittamisen avulla. Kaavoitusta on Saariselän alueelta levitetty esimerkiksi etelään Laanilan suuntaan. Investoinneista esimerkiksi Santa's Hotel Tunturin Kontio-rakennuksen remontointi on nostanut Saariselän majoituksen tasoa, minkä voidaan myös nähdä olevan yksi vahvuuksista. Kaavoitusta on lisäksi tehty esimerkiksi Kaunispään eteläiselle rinteelle:

”[S]iinä on se Saariselän Kaunispään etelärinne, josta on sitten sellainen yksi suurempi ostaja, jonka kanssa ollaan tehty sopimuksia, eli se oli sellainen tilanne, että kunta kaavoitti yhdessä Metsähallituksen kanssa Saariselän etelärinteeseen huomattavan määrän matkailutontteja, niin oletettiin niin että ne riittää vuosikymmeniksi eteenpäin, että kun kiinnostus on niin hiljaista. Mutta sitten yhtäkkiä tulikin yksi iso ostaja, joka on isompi toimija, joka halusi ostaa sen koko alueen – –. Se sekoitti sitten luonnollisesti vähän sitä kaavoituspakkaa, eli tähän ei oltu varauduttu varmaankaan sillä lailla, eikä kukaan sitä oikein uskonut, että tällöistä voisi tapahtua tällä alueella, joten tällä hetkellä näyttää siltä, että sen kaavoituksen osalta on melkoinen kiire nyt, ei pelkästään Saariselällä vaan koko kunnassa löytää uusia matkailualueiksi kaavoitettavia alueita ja tuota, aloittaa ne kaavoitusprosessit.”

Useiden Saariselän matkailun vahvuusalueiden odotetaan olevan sitä myös tulevaisuudessa. Aluekehitystä toivotaan tapahtuvan kaavoituksen ja maakauppojen myötä. Urho Kekkonen kansallispuistolla uumoillaan olevan tärkeä rooli Saariselän matkailussa myös tulevaisuudessa. Merkittyjen reittien suosion odotetaan kasvavan ja kohoavaa kysyntää vastaamaan Metsähallitus onkin tehnyt töitä kansallispuistossa muun muassa reittimerkintöjen ja tupien rakentamisen merkeissä.

Ympärivuotisuuden kehittämisen koetaan olevan tärkeää Saariselän tulevaisuuden kannalta ja haastateltavat kokevat sen tapahtuvan ensisijaisesti matkailun tuotekehityksen avulla. Haastatteluissa esiin nostettiin esimerkiksi matkailullisesti hiljaisen lokakuun houkuttavuuden kehittämistä revontuliteeman ympärille, harrastustoimintaan liittyvien tapahtumien tai muiden vastaavien kehittämistä sekä esimerkiksi maastopyöräilyn entistä voimakkaampaa kehittämistä. Mikäli ympärivuotisuutta onnistutaan tulevaisuudessa kehittämään, koetaan sen tuovan mukanaan myönteisiä vaikutuksia muun muassa ympärivuotisen työvoiman palkkaamisen suhteen. Esimerkiksi kesämatkailun kehittämisessä nähdään mahdollisuuksia:

”Tämä kesä antoi positiivista valoa sille, että tuo Ski Saariselkä teki ison työn ja piti hissejä auki, ja tuota, kyllä se on näkynyt ja on varmaan saatu viestiä menemään, että siellä on selvästikin mahdollisuuksia, pyöriä näkyi tuolla reiteillä paljon enemmän tänä [vuoden 2019] kesänä.”

Haastateltavat nostavat esiin myös erilaisia toiveita, joita heillä on Saariselän matkailun tulevaisuuteen liittyen. Kehityksen kannalta maanhinnan toivotaan olevan kohtuullinen, mikä houkuttelisi uusia toimijoita sekä jo olemassa olevia toimijoita investoimaan alueella. Myös eräänlainen modernisointi tai Saariselän visuaalisen ilmeen päivittäminen koetaan toivottavana kehityksenä samoin kuin raideliikenteen kehittäminen Saariselän saavutettavuuden parantamiseksi. Mitä tulee matkailutuotteiden kehitykseen, yksi haastateltavista huomioi tuotekehityksen monipuolisuuden tarpeen sen sijaan, että suurin osa toimijoista pyrkisi kehittämään esimerkiksi revontulimatkailua. Haastateltavat toivovat myös matkailijoiden kansainvälisyyden kirjon ja ennen kaikkea Saariselän imagon houkuttelevuuden säilyvän myös tulevaisuudessa.

Saariselän matkailun odotetaan kasvavan tulevaisuudessa ja matkailutuotteiden lisääntyvän ja monipuolistuvan. Erityisesti luontoon liittyvän kysynnän ennakoidaan kasvavan ja sen myötä esimerkiksi puhtaan ilman ja hyvinvoinnin kysynnän lisääntyvän. Lisäksi Saariselän kapasiteetin odotetaan lisääntyvän, kuten myös korkean tai luksustason majoitustarjonnan. Yksi haastateltavista toivoo tulevaisuuden Saariselän matkailun kasvun olevan luonteeltaan hallittua. Tulevaisuuteen ymmärretään myös liittyvän epävarmuuksia, jotka saattavat vaikuttaa matkailun kasvuun:

”Tällä hetkellä näyttää siltä, että tulee laajenemaan, kasvamaan, toivottavasti kasvaa hillitysti, että pysytään kaikki perässä mukana, ettei tule ylilyöntejä asian suhteen. Tietenkinhän se on siitä kiinni että mitä maailmalla tapahtuu hyvin pitkälle, että uskaltaako siellä investoida kuinka, mutta tällä hetkellä näyttää, että kunta ja Laatumaa ja muut ovat maakauppoja ja muita hieroneet ihan tosissaan.”

8 Pohdinta

8.1 Saariselän matkailun muuttuva luonne vuosikymmenten aikana

8.1.1 Matkailutilastoinnin puutteet

Haastateltavat ovat kuvailleet Saariselän matkailijakunnan muuttuneen hyvin kotimaapainotteisesta ja iäkkäämmistä matkailijoista kohti nuorempaa matkailijasukupolvea sekä lisääntyvää kansainvälisten matkailijoiden määrää alueella. Kuten luvussa 5 esitetään, useat tilastot tukevat esimerkiksi matkailijoiden määrän sekä yöpymisten määrän kasvua Saariselällä. Tilastot aiheuttavat kuitenkin jonkin verran epävarmuutta, sillä niiden tiedot perustuvat ainoastaan rekisteröityjen majoitusliikkeiden toimittamiin lukuihin (Majoitustilaston laatuseloste 2019). Tilastoista puuttuvat pienet matkailuyritykset, joiden osuus matkailussa voi olla merkittävä, mutta joiden kapasiteetti on alle kahdenkymmenen vuodepaikan verran. Saariselällä yksi esimerkki tästä on Arctic Sky -matkailuyritys, jonka kapasiteetiksi haastateltava ilmoitti kymmenen vuodepaikkaa. Tällaiset yritykset eivät näy lainkaan Saariselän matkailutilastoissa, mikä saattaa aiheuttaa väärinkäsityksiä, mikäli matkailua tarkastellaan ainoastaan tilastoihin perustuen.

Lapin matkailustrategiassa vuosille 2015–2018 (Lapin matkailustrategia...2015: 44) kartoitetaan Lapin suurimpia haasteita matkailutilastoinnin kannalta ja näihin kuuluvat esimerkiksi rekisteröimätön majoituskapasiteetti sekä lentotilastojen puutteellisuus. Majoituksen kohdalla tilastoinnin ulkopuolelle jäävän kapasiteetin kuvataan olevan määrältään ”huomattava” ja matkailustrategiassa tunnustetaan tämän rekisteröimättömän majoituskapasiteetin kartoittamisen tärkeys. On esitetty arvioita, että jopa kaksi kolmasosaa kaikesta majoituskapasiteetista jäisi tilastojen ulkopuolelle (Tapaninen 2017). Tämän nähdään korostuvan esimerkiksi monissa Lapin hiihtokeskuskohteissa, joissa suuri osa matkailijoista majoittuu esimerkiksi mökeissä (Satokangas & Vieru 2017). Lisäksi esimerkiksi Airbnb-tyyppinen majoitus jää täysin tilastoinnin ulkopuolelle. Saariselän matkailua ei siis voida tarkastella ainoastaan tilastojen valossa ja tästä syystä haastateltavilta saadut tiedot ovat tärkeässä roolissa tarkastellessa Saariselän matkailun kehitystä. Haastateltavien kautta saadaan tietoa myös tilastojen ulkopuolisten yrityksen matkailijakunnasta, jotta sitä voidaan verrata tilastoista saatuihin tietoihin.

Tilastoista ei myöskään käy täysin ilmi Saariselän kansainvälisen matkailun monipuolisuus. Monet haastateltavista nostavat esiin myös tilastoissa kärkisijoituksia pitävät kansallisuusryhmät, mutta esiin nousee myös muita kansallisuuksia ja haastattelujen perusteella matkailuyritysten välilläkin on runsaasti eroja. Esimerkiksi australialaisten määrän koetaan lisääntyneen ja heidän merkityksensä kasvaneen osassa yrityksistä. Tilastoissa vahvasti näkyvä aasialaisten matkailijoiden läsnäolo ei myöskään koske kaikkia Saariselän yrityksiä, vaan osa haastateltavista kertoo aasialaisten hakevan ohjattuja, aktiviteettipainotteisia matkailukokemuksia usein melko hektisellä aikataululla, mitä kaikki yritykset eivät tarjoa. Tämän vuoksi osa yrityksistä ei esimerkiksi suuntaa matkailumarkkinointia lainkaan Aasian suuntaan.

8.1.2 Matkailutuotteiden kehitys kysyntää vastaavaksi

Haastateltavat kuvailevat Saariselän matkailijakunnan kansainvälistyneen ja nuorentuneen vuosikymmenten aikana. Näiden muutosten myötä myös matkailutuotteiden on pitänyt muuttua vastaamaan kasvavaa kansainvälistä kysyntää. Luontomatkailun kysyntä on ja se on myös muuttunut vuosien varrella hyvin aktiviteettipainotteiseksi (Puhakka & Saarinen 2013). Haastateltavat pitävät Saariselän ehdottomana valttina sen luontoa ja luonnonilmiöitä ja luontomatkailun rooli alueella on hyvin merkittävä.

Yksi haastateltavista nosti esiin Urho Kekkosen kansallispuiston kasvaneen arvostuksen ja kiinnostuksen sitä kohtaan erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden keskuudessa. Myös Puhakka ja Saarinen (2013) pitävät kansallispuistojen roolia merkittävän luontomatkailussa ja kuten myös Urho Kekkosen kansallispuistossa, on käyntimäärä monessa muussa Suomen kansallispuistossa kasvanut. Puhakka ja Saarinen (2013) arvioivat kansallispuistojen suosion pohjautuvan yleisesti luontomatkailun suosion nousuun, mutta myös ekomatkailuun. Suomessa kansallispuistoja onkin pyritty aktiivisesti hyödyntämään luontomatkailun kehittämisessä. Monet haastateltavat kokevat Urho Kekkosen kansallispuiston läheisen sijainnin matkailun yhtenä vahvuutena Saariselällä. Kansallispuistolla on myös merkittävä rooli monille matkailuyrityksille, jotka toteuttavat aktiviteettejaan kansallispuiston alueella tai muilla tavoin hyötyvät kansallispuistossa vierailevista ihmisistä esimerkiksi tarjoamalla heille majoitusta tai muita matkailupalveluja.

Matkailun lisääntymisen myötä myös kansallispuistot ovat muuttuneet kaupallisemmiksi alueiksi, joissa matkailun on koettu tuovan mukanaan esimerkiksi työpaikkoja sekä taloudellista hyötyä myös kansallispuistoille (Puhakka & Saarinen 2013). Kansallispuistojen tulevaisuutta pohtiessa tulee huomioida myös se, mihin suuntaan ja kenen näkökulmasta puistoalueita kehitetään tulevaisuudessa. Monet haastateltavat kokevat Urho Kekkosen kansallispuiston tuovan merkittävää hyötyä Saariselän matkailutoiminnalle, mutta yksi haastateltava myös kokee kansallispuiston kehityksen vuosikymmenten varrella rajoittaneen matkailutoimintaa rajoittamalla esimerkiksi koirasafariaktiviteetteja ja moottorikelkkailua kansallispuiston alueella ja rajaten näin yritysten alueellisia mahdollisuuksia tarjota matkailupalvelujaan.

Kuten luvussa 7.3.1 mainittiin, Urho Kekkosen kansallispuiston alueella on mahdollista kuljettaa matkailuyritysten asiakkaita moottorikelkkareilla kansallispuiston tietyillä reiteillä. Rauhallisuuden toivotaan kuitenkin säilyvän puiston alueella, sillä monet matkailijat hakevat matkoiltaan juuri tätä luonnonrauhaa. Toisaalta eräs haastateltava nosti esiin kansainvälisten matkailijoiden taitojen puutteen kansallispuistossa liikkumiseen, jolloin ajoneuvojen käyttö puistoon tutustumisessa tarjoaisi myös näille matkailijoille turvallisen tavan tutustua puiston alueeseen. Molemmat näkökulmat, sekä moottoriajoneuvojen käyttö että käyttämättömyys palvelevat osaltaan matkailijoita, joten matkailun näkökulmasta yhtä oikeaa ratkaisua ei vaikuta olevan. Haastavaa onkin yhteensovittaa erilaisten toimijoiden intressejä tavalla, joka tyydyttäisi kaikkia osapuolia.

Erään haastateltavan mukaan matkailijoita on saapunut Saariselälle jo vuosikausia luonnosta saatavan virkistäytymisen perässä, vaikka aiemmin ei vielä hyvinvointimatkailusta kyseisellä termillä puhuttu. Matkailututkimukseen hyvinvointimatkailu tuli mukaan pääosin 1990-luvulla ja nykyään käsite onkin yleisesti tunnettu (Trigo 1998, cit. Panosso Netto 2009). Tähän liittyy myös psykologisen virkistäytymisen käsite, jossa aistien lepoa haetaan nimenomaan luonnonympäristöstä (Kler 2009). Jokainen haastateltavista pitää Saariselän luontoa ehdottomana valttina ja matkailullisena vahvuutena. Saariselällä on tarjolla runsaasti erilaisia matkailutuotteita liittyen hyvinvointimatkailuun ja luonnosta nauttimiseen hyvinvoinnin edistämiseksi. Saariselällä on siis jo ennen hyvinvointimatkailun käsitteen yleistymistä ollut paljon hyvinvoinnin edistämiseen perustuvaa matkailua, mutta nykyaikana hyvinvointimatkailu kerää luonnollisesti enemmän huomiota tiedon lisääntymisen ja esimerkiksi markkinoinnin ja matkailun tuotekehityksen seurauksena.

Smith (1994) kuvailee matkailutuotteiden ytimen muodostuvan aina fyysisen ympäristön ympärille ja lisäksi matkailutuotteiden edellytyksenä ovat palvelut, vieraanvaraisuus ja matkailijan valinnanvapaus. Haastatteluissa tulikin ilmi Saariselän vahvuus luonnonresurssien oikeanlaisessa tuotteistamisessa matkailutoiminnassa. Fyysinen ympäristö on tässä tapauksessa hyvin laaja käsite, mutta Saariselällä haastateltavat korostavat erityisesti luonnon merkitystä matkailutoiminnassa. Monet yritysten tarjoamista palveluista hyödyntävät luontoa ja ovat riippuvaisia luonnosta ja sen ilmiöistä, kuten lumesta ja revontulista.

Yksi Saariselän matkailun toivotuista kehityssuunnista on haastattelujen perusteella korkeatasoisen majoitustarjonnan lisääminen alueella vastaamaan sen lisääntyvään kysyntään erityisesti ulkomaalaisten matkailijoiden keskuudessa. Tarve korkeamman tason majoitukselle on tullut esiin myös esimerkiksi Saariselällä vuonna 2014 julkaistussa laajennetussa toteutettavuusselvityksessä koskien mahdollista uutta Kaunispään rinteiden korkeatasoista hotellia (Laajennettu toteutettavuusselvitys...2014). Luksustason hotellia Saariselälle ei toistaiseksi ole rakennettu, mutta esimerkiksi luvussa 5.3. mainittu Jávri Lodge -tarjoaa pienemmän kapasiteetin luksusmajoitusta. Lisäksi esimerkiksi Star Arctic Hotelin nettisivuilla kuvataan palveluiden olevan korkeatasoisia ja saatavilla olevat majoitusvaihtoehdotkin koostuvat maisemasviiteistä ja lasikattoisista huoneista (Meistä 2017). Näiden lisäksi hotellilla on myös laajentamissuunnitelmia, kuten esimerkiksi seitsemän iglun rakentamisen (Miettunen 2018). Lisäksi Saariselälle rakennetaan luksustason hirsihuiloita, joiden kohderymänä ovat ensisijaisesti alankomaalaiset matkailijat (Xander van Rijswijk...2020). Korkeamman tason ja jopa luksustason majoitustarjontaa vaikuttaakin olevan kehitteillä Saariselällä, vaikkakaan ei suuren majoituskapasiteetin hotellien taholta.

8.1.2 Matkailun ympärivuotisuuden tavoite

Vuosikymmenten varrella myös Saariselän sesonkiluonteisuus on muuttunut haastateltavien mukaan merkittävästi ruskun ja kevättalven huippusesongeista hyvin vahvaan talvisesonkiin. Kesämatkailun houkuttelevuuden kuvaillaan vähentyneen vuosikymmenten aikana. Sekä paikallisella tasolla että koko Lapin maakunnan tasolla

ympärivuotisuuden kehittäminen koetaan tärkeänä Saariselän matkailun tulevaisuuden kannalta. Tilannetta onkin pyritty kehittämään erityisesti tuotekehityksen, kuten maastopyöräilyn avulla. Onkin mielenkiintoista, miten menneisyudessa suhteellisen vahva Saariselän kesämatkailu ei saavuta enää samanlaista suosiota matkailijoiden keskuudessa. Toisaalta on ymmärrettävä, että maailman muuttuessa myös matkailijat sekä heidän tarpeensa ja halunsa ovat muuttuneet, mikä taas heijastuu aina matkailutoimintaan. Matkailua onkin tarpeen kehittää nimenomaan matkailijoiden tarpeita ja toiveita kuunnellen, jotta matkailukohteeseen saadaan houkuteltua uusia matkailijaryhmiä.

Saariselän matkailun ympärivuotisuuden kehittämisen yhtenä haasteena on se, että monet matkailuyritykset sulkevat ovensa erityisesti touko- ja lokakuun aikana. Osa haastateltavista nostaa esiin, että siinä missä tämä tehdään toiminnan kannattamattomuuden takia, se ei myöskään houkuta alueelle uusia matkailijoita tai anna Saariselästä kovin elinvoimaista kuvaa. Sesonkiluonteisuus ei ole ainoastaan Saariselän ongelma, vaan haastaa toimintaa myös muualla Lapissa, kuten Levillä (Rusko ym. 2009). Levillä matkailu on Saariselän tapaan hyvin talvipainotteista ja yöpymisten määrä tippuu kesäkuukausina hyvin alhaiselle tasolle talvikuukausiin verrattuna. Levillä vahvin talvikuukausi on matkailullisesti maaliskuu, mikä viittaa esimerkiksi kotimaisten matkailijoiden hiihtoloma-ajan laskettelumatkoihin. Saariselällä talvikuukausista matkailullisesti voimakkain on kuitenkin joulukuu, jolloin haastateltavien mukaan brittimatkailijat ovat selkeästi suurin kansallisuusryhmä alueella. Vaikka sesonkiluonteisuus siis yhdistää monia Lapin matkailukeskuksia, täytyy huomioida, ettei sesonkiluonteisuus ole aina samanlaista eri matkailukohteissa. Tällöin myöskään ratkaisut ympärivuotisuuden tasaamiseksi eivät välttämättä voi olla samanlaisia kaikkialla Lapissa.

Ympärivuotisuuden tavoite näkyy esimerkiksi maakunnallisesti Lapin Liiton julkaisemassa matkailustrategiassa, Inari-Saariselkä Matkailu Oy:n strategiassa sekä paikallisella tasolla. Esimerkiksi Saariselkä Ski & Sport Resort on kehittänyt ympärivuotista toimintaansa pitämällä keskuksen osittain toiminnassa myös kesäkaudella. Ympärivuotisuuden tavoitetta huomioidaan monella tasolla, mutta silti osa haastateltavista kokee toimien olevan riittämättömiä. Ristiriidan vaikuttaakin aiheuttavan se, miten ympärivuotisuus vaatii matkailuyrityksiltä sitoutumista pitää matkailutarjontaa yllä myös hiljaisina kausina, mutta mikä taas ei yrityksille ole monesti taloudellisesti kannattavaa ennen kuin ympärivuotisuus on Saariselällä kehittynyt tarvittavalle tasolle. Tämä voikin aiheuttaa eräänlaisen noidankehän, mikäli yritykset odottavat ympärivuotisuuden ensin kehittyvän ja toisaalta ympärivuotisuutta ei pystytä kehittämään ilman auki olevia matkailuyrityksiä.

Haastatteluissa nousi vahvasti esiin Saariselän matkailun sesonkiluonteisuus ja matkailun nykyinen painottuminen talvikuukausille, toisin kuin Saariselän matkailukeskuksen alkuaikoina. Matkailun sesonkiluonteisuus ei ole aina kielteinen asia, sillä matalasesonki mahdollistaa sekä luonnon että matkailutoimijoiden lepäämisen vuoden hiljaisina aikoina. Haastatteluissakin tuli kuitenkin esiin erityisesti talven huippusesongin vahvuus

muuhun vuoteen verrattuna, mikä haastaa yrityksiä tarjoamaan huippusesongin aikaan palveluja suurelle matkailijamäärälle, mutta muina aikoina huomattavasti pienemmälle määrälle matkailijoita, mikä on luonnollisesti yritystoiminnan sekä henkilöstön saannin kannalta haastavaa.

Haastateltavat pitävätkin matkailun ympärivuotisuuden kehittämistä myönteisenä. Aiheesta puhutaan runsaasti myös Lapin uusimmassa matkailustrategiassa vuosille 2020–2023 (Lapin matkailustrategia...2019). Ympäriavuotisuutta pyritään Lapissa kehittämään erityisesti ulkomaanmatkailijat edellä, kuitenkin kotimaanmatkailijoita unohtamatta. Ympäriavuotisuuden kehittämiseksi ehdotetaan tuotekehitystä, kuten pyöräilyä tai revontulimatkailusesongin pidentämistä syksyn puolelle. Lisäksi tapahtumien järjestämistä, matkailumarkkinoinnin kohdistamista sekä esimerkiksi hinnoittelua pidetään sesonkivaihteluiden tasaamisen keinoina (Baum & Hagen 1999). Haastateltavat puhuvat paljon esimerkiksi pyörämatkailun kehittämisestä kesäsesongin houkuttavuuden lisäämiseksi, mutta myös erilaisia tapahtumia, esimerkiksi harrastustoimintaan liittyen, pidetään varteenotettavina vaihtoehtoina. Tehtävä on haastava, sillä monet talvikauden matkailijat luonnollisesti matkustavat alueelle lumen ja talven luonnonilmiöiden vuoksi. Siksi tuotekehitystä haastavampaa on ehkäpä löytää uusia kohderyhmiä, jotka haluavat matkustaa pohjoiseen muuna kuin lumisen maan aikaan. Tämä edellyttää myös imagomarkkinointia, sillä erityisesti ulkomaalaiset matkailijat näkevät Saariselän talvikohteenä. Imagomarkkinoinnin tarve on läsnä myös kotimaanmarkkinoilla, sillä Saariselkää pidetään edelleen iäkkäämpien matkailijoiden ja eläkeläisten kohteenä. Haastatteluissa korostui kuitenkin myös jonkin verran nuorentunut asiakaskunta, joten saattaa olla, että Saariselän imago on jo muuttumaan päin.

Ympäriavuotisuuden kehittämisessä haastetta voivat luoda myös yritysten väliset erot, sillä haastatteluissa tuli ilmi esimerkiksi se, että myös sesonkivaihteluissa on eroja yritysten välillä. Siinä missä kesä on usein matalasesongin aikaa monissa yrityksissä, toisaalla taas heinäkuuta pidetään varsin hyvänä sesonkiaikana myynnillisesti. Tämän seurauksena yksi haaste voikin olla sellaisten ratkaisujen kehittäminen, jotka palvelisivat koko Saariselän matkailua. Toisaalta myös yritysten erilaiset vahvuudet voivat olla myös kehityksen kannalta myönteistä, mikäli toisten yritysten vahvuudet voivat tiettyinä aikoina korvata toisten yritysten heikkouksia ja päinvastoin. Sesonkiluonteisuuteen liittyen haastateltavat kokevat esimerkiksi työvoiman saatavuuden ja heidän asuntojensa puutteen ongelmaksi. Ympäriavuotisuuden tasaaminen toisi mukanaan mahdollisuuden ympärivuotiseen työvoimaan, mutta työvoiman asuntopulaa se ei automaattisesti poista. Ympäriavuotisuuden kehittämiseen liittyy siis monia muitakin puolia kuin ainoastaan matkailijamäärän kasvattaminen vuoden hiljaisina aikoina.

Jo pitkään Lapissa on tiedostettu alueen saavutettavuuden aiheuttamat haasteet matkailuelinkeinolle (Halpern 2008). Saariselän matkailun viitekehyksessä haastateltavat nostavat esiin erityisesti Ivalon lentoasemalle suuntaavan lentoliikenteen, mikä on suoranainen elinehto Saariselän kansainväliselle matkailulle ja merkittävä myös kotimaanmatkailussa. Saarinen (2017) ja aikoinaan myös Kempainen (1959) korostavat huonon saavutettavuuden olevan joissakin tapauksissa myönteistä alueen

houkuttavuuden kannalta. Haastattelujen perusteella Saariselällä näin ei ole, vaan lennoista riippuvaisen saavutettavuuden koetaan olevan todellinen haaste matkailun kannalta ja asiaan myös kaivattaisiin kipeästi kehitystä.

Saavutettavuus liittyy Saariselällä läheisesti matkailusesonkeihin, sillä se vaihtelee runsaasti vuoden aikana. Haastateltavat korostavatkin saavutettavuuden kehittämisen tarvetta erityisesti kesäkaudella. Aiemmin mainittu ympärivuotisuuden kehittäminen liittyy siis läheisesti myös lentoliikenteen kehittämiseen, mihin taas esimerkiksi yksittäiset matkailuyrittäjät eivät oletettavasti pysty juuri vaikuttamaan. Aiemmin mainitun ympärivuotisuuden noidankehään voidaankin lisätä lentoliikenteen aiheuttamat haasteet, sillä vaikka yritykset olisivat auki vuoden ympäri ja tarjolla olisi uudenlaisia matkailutuotteita, eivät monet kansainväliset matkailijat mitä luultavimmin saapuisi alueelle mikäli lentotarjontaa ei ole.

8.1.3 Matkailukohteiden ominaisuudet ja niiden vaikutus matkailuun

Williams (2009) kuvailee esimerkiksi maantieteellisen sijainnin olevan yksi merkittävä osa-alue matkailukohteen houkuttelevuuden kehittymisessä. Tässä mielessä Saariselkä on mielenkiintoinen tutkimuksen kohde, sillä matkailukeskus syntyi nimenomaan saavutettavuuden kannalta nykyiselle sijainnilleen sen sijaan, että matkailua olisi yritetty kehittää alun perin tunnetuksi tulleelle Saariselän tunturialueelle (Saarinen 1998). Toisaalta saavutettavuus olikin Saariselän alkuaikoina lähes ainoa Saariselän matkailun jo olemassa oleva piirre, ja muu matkailuun liittyvä rakentaminen ja kehittäminen onkin rakennettu täysin tyhjästä (Hautajärvi 2014). Siinä missä Saariselkä alkuaikoina rakennettiin sijainnille, jolla oli hyvä saavutettavuus, vuosikymmenten aikana ja maailman kehittyessä saavutettavuutta ei enää koeta riittäväksi matkustusmuotojen ja ajankäytön tehokkuuden vuoksi. Saariselän kohdalla saavutettavuuden ongelma liittyy erityisesti ulkomaanmatkailuun, sillä esimerkiksi maantietä pisin Saariselän saavutettavuus on edelleen hyvä. Tietyllä tapaa kyseessä voidaan ajatella myös olevan siis matkailun kohderyhmään liittyvä kysymys, vaikka saavutettavuuden ongelmia liittyy myös kotimaanmatkailuun.

Maantieteellisestä näkökulmasta matkailu koostuu alueellisesti matkailijan lähtöalueesta, kohdealueesta ja näiden väliin jäävästä kauttakulkualueesta (Leiper 1979). Saariselän matkailun tutkimisen näkökulmasta sen asema matkailun kohdealueena on näistä kolmesta merkittävin, sillä suurin osa matkan aikana kulutetuista palveluista sijaitsee siellä. Menneisyytensä aikana Saariselkä on kuitenkin toiminut myös tärkeänä matkailun kauttakulkualueena (Hautajärvi 2014). Saariselkä, joka aikoinaan tunnettiin Laanilan ja Kaunispään alueistaan, sijaitsi pohjoiseen vievän tien varrella ja oli suosittu nähtävyys ohi ajaville matkailijoille. Myöhemmin, kuten osa haastateltavista kuvasi, Saariselällä on ollut tärkeä rooli myös Nordkappin matkailussa, kun monet sinne matkalla olevat ryhmät ovat pysähtyneet Saariselälle yöpymään. Haastateltavien mukaan tällä kauttakululla on ollut aikoinaan tärkeä merkitys varsinkin Lapin ja Saariselän kesämatkailulle, jolloin Nordkappiin matkustavia ryhmiä oli liikkeellä paljon. Nykyäänkin Saariselän sijainti valtatievarrella tekee siitä otollisen kauttakulkualueen esimerkiksi matkalla pohjoiseen. Matkailun tuotekehityksessäänkin tulisikin ottaa huomioon sekä kauttakulumatkailun että

pidempiaikaisen matkailun muodot, sillä lyhyempään ja pidempään alueella vierailevat matkailijat mitä luultavimmin myös hakevat matkaltaan eri asioita.

Leiper (1990) on tutkinut matkailukohteiden erilaisia ominaisuuksia, joista yksi on matkakohteista saatava informaatio. Tämä informaatio voi olla luonteeltaan monenlaista ja yksi esimerkki on matkailukohteen nimi ja siihen liittyvät mielleyhtymät. Saariselkä-nimi itsessään ei sinällään kuvaa alueen matkailua eikä erityisesti ulkomaisille matkailijoille kerro kohteesta juuri mitään. Toisaalta monet Saariselän matkailuyritysten nimet luovat esimerkiksi Lappiin ja luontoon liittyviä mielleyhtymiä. Tämä vaikuttaa korostuvan erityisesti uusien yritysten kohdalla, joita on nimetty erityisesti englanninkielisillä nimillä, mikä korostaa kansainvälisten matkailijoiden huomioimista markkinoinnissa. Esimerkiksi Star Arctic Hotel ja Arctic Sky -matkailuyritykset käyttävät nimissään hyödyksi arktisuutta sekä Lapin taivasta. Toisaalta Jávri Lodge taas hyödyntää alueen saamelaiskulttuuria käyttämällä saamenkielistä sanaa jávri. Muita englanninkielisiä yritysten nimiä ovat esimerkiksi Northern Lights Village, joka kesällä muuttuu Midnight Sun Village -nimiseksi. Näillä nimillä viitataan talvikaudella revontuliin ja kesäkaudella taas keskiyön aurinkoon, eli hyödynnetään alueen luonnonilmiöitä markkinoinnin apuvälineenä. Toisaalta taas alueella kauemmin toimineilla yrityksillä on usein suomenkielinen nimi, kuten esimerkiksi Kaunispään Huipun, Riekkohotellien ja Lapin Luontolomien kohdalla, jotka ovat Saariselällä aloittaneet toimintansa 1970- ja 1980-luvuilla. Tämä taas viittaa alueella silloin vahvassa asemassa olleeseen kotimaanmatkailuun.

Saariselän luontoon pohjautuvan matkailun lisäksi Saariselkä kuuluu Lapin saamelaisalueeseen (Inari-Saariselkä Matkailu Oy). Haastatteluaineistoa kerätessäni en kysynyt haastateltavilta erikseen saamelaiskulttuurin roolista Saariselän matkailussa, joten aihe tuli esiin ainoastaan kahdessa haastattelussa. Toisessa käsiteltiin saamelaisten huolta Jäämeren radan toteutumisesta ja toisessa esiin nousi saamelaiskulttuuriin liittyvä kestävän kehityksen mukainen toiminta ja saamelaiskulttuurin tärkeä rooli Inari-Saariselkä -alueella. Saariselän matkailussa saamelaiskulttuuri näkyy esimerkiksi saamelaisten matkailuyritysten muodossa, kuten luvussa 5.3 käsiteltiin. Mikäli tekisin tutkielman uudestaan, ottaisin myös saamelaisuuden osaksi haastattelurunkoa ja haastattelisin myös saamelaisia matkailutoimijoita, sillä nykyisellään haastatteluissa korostui pääasiassa luontomatkat kulttuurillisten näkökulmien jäädessä vähäiselle huomiolle.

Saariselän matkailu on muuttunut vuosikymmenten varrella hyvin kotimaapainotteisesta kansainväliseen matkailuun nojaavaksi, ja alue houkuttelee matkailijoita kaikkialta maailmasta. Tämän muutoksen myötä myös matkailutuotteita on kehitetty vastaamaan uudenlaiseen kysyntään ja kehitykseen alueella, ja Saariselän luonto on valjastettu matkailun tärkeimpään rooliin. Alueella tehdään investointeja ja kehitetään uutta, mutta edessä on myös runsaasti haasteita esimerkiksi saavutettavuuden, sesonkien ja erilaisten toimijoiden näkökulmien yhteensovittamisessa. Osa haastateltavista kertoo matkailijakunnan ja sitä kautta koko Saariselän matkailun muutoksista ja siitä, mitä muutokset ovat yrityksiltä vaatineet. Muutoksiin vastaamista pidetään erityisen tärkeänä,

sillä mikäli matkailu ei muutu matkailukysynnän muuttuessa, ei matkailualue pysty myöskään säilyttämään houkuttelevuuttaan ja elinvoimaisuuttaan matkailijoiden silmissä. Menneisyytensä perusteella Saariselän matkailu on muuttunut ja kehittynyt matkailijoiden mukana, joten alueella on epäilemättä potentiaalia kehittyä entisestään.

8.2 Onko kestävän matkailun saavuttaminen mahdollista Saariselällä?

Li ym. (2014) liittävät kestävän matkailun ja matkailukohteen hyvinvoinnin vahvasti toisiinsa, sillä ilman matkailukohteen hyvinvointia, ei matkailu alueella myöskään voi olla kestävä. Tämä näkyy Saariselällä luonnon arvostamisena, sillä luonnon hyvinvointia pidetään myös matkailutoiminnan edellytyksenä erityisesti pitkällä aikavälillä. Kestävään matkailuun liittyy keskeisesti myös liikkuminen, sillä ilman sitä ei matkailu ole mahdollista (Hall 2005). Tästä herääkin kysymys, voiko matkailu olla koskaan täysin kestävä niin kauan kuin liikkumisesta paikasta toiseen aiheutuu päästöjä? Tämä ristiriita korostuu erityisesti Saariselällä, jossa matkailu on hyvin riippuvaista lentomatkailusta.

Saariselän viitekehyksessä lentomatkailu on elinehto alueen matkailulle, mutta samalla monet haastateltavat kertovat kokevansa kestävän matkailun tärkeäksi ja kehittäneensä toimintatapojaan kestävimiksi. Eräs haastateltavista myös nostaa esiin päästökompensoinnin näkökulman siinä mielessä, että kun matkailukohteessa toimitaan kestävän matkailun periaatteiden mukaisesti, voidaan tällä toiminnalla ikään kuin kompensoida esimerkiksi lentomatkailusta aiheutuvia päästöjä. Yksi haastateltavista pohtii myös joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuutta, mikä voisi vähentää henkilöautojen määrää ja sitä kautta edistää kestävän matkailun mukaista toimintaa alueella.

Yksi haastateltavista nostaa esiin myös matkailijoiden halun matkustaa kestävämmiin, jolloin esimerkiksi junamatkailu voi näyttäytyä houkuttelevana liikkumisen vaihtoehtona. Toisaalta tämäkään ei koske kaikkia matkailijoita, sillä moni matkailija myös mielellään maksaa lentomatkustamisesta, jotta matkakohteeseen matkustamiseen ei kulu yhtä paljon aikaa kuin muilla liikennevälineillä. Toistaiseksi junalla matkustaminen Saariselälle saakka ei ole mahdollista eikä alue ole vesiteitse saavutettavissa, joten hyvin pitkälti Saariselän matkailijat saapuvat alueelle joko maantietä pisin tai lentäen.

Tulevaisuuden matkailutoiminnan kannalta monet haastateltavista kokisivat raideliikenteen kehittämisen alueelle toivottavana. Toisaalta kuitenkin saamelaisyhteisö on tähän saakka ollut raideliikennettä hyvin voimakkaasti vastaan saamelaisalueella. Tämä aiheuttaa haasteita myös kestävän matkailun kannalta, sillä kestävämmän liikkumistavan kehittäminen tapahtuisi saamelaiskulttuurien mielipiteiden ja näkemysten vastaisesti, mikä taas voi heikentää kulttuurista kestävyyttä alueella. Toistaiseksi Jäämeren rataa tai muuta raideliikennettä ei Saariselän lähistölle ole suunnitteilla, eli alueen matkailu vaikuttaa tulevaisuudessakin olevan hyvin riippuvainen lentoliikenteen olemassaolosta ja sen kehityksestä.

Haastateltavat kuvailevat haastatteluissa yritysten pyrkivän kehittämään kestävän matkailun mukaista toimintaa monin eri tavoin. Kestävyuden periaatteita huomioidaan

esimerkiksi rakentamisessa, energiatehokkaissa ratkaisuihin, valaistuksessa, jätehuollossa ja luonnon kunnioittamisessa. Yksi haastateltavista myös tuo esiin matkailijoiden roolia kestävässä matkailussa, sillä kestävä matkailu ei saavuteta ainoastaan matkailutoimijoiden toimesta, vaan muutos vaatii kaikkien osapuolten osallistumista. Matkailijoiden näkemykset kestäväan matkailuun jäivät kuitenkin uupumaan tutkielmasta, sillä haastatteluja ei tehty matkailijoille lainkaan.

Kestävän kehityksen mukaista toimintaa voi tulevaisuudessa haastaa ilmastonmuutoksen mukanaan tuomat haasteet. Haastatellut matkailuyrittäjät tiedostavat ilmastonmuutoksen tuovan alueelle tulevaisuudessa mahdollisia muutoksia. Nyaupanen ja Chhetrin (2009) mukaan erityisesti luontomatkailu saattaa kokea huomattavia muutoksia ilmaston muuttuessa, sillä luontomatkailussa ilmastolliset olosuhteet korostuvat. Monet haastateltavat kertovat jo talven pakkasjaksojen lyhentyneen ja lauhtuneen muutaman vuosikymmenen takaiseen aikaan verrattuna. Lisäksi lumentulon ajankohta vaikuttaa olevan hieman epävarmempaa kuin ennen, vaikkakin arvaamattomia talvia on alueella ennenkin koettu. Saariselällä, jossa matkailu toimii ensisijaisesti luonnon ehdoilla, lumisen kauden lyhentymisen voi aiheuttaa monenlaisia haasteita. Haastateltavat kuvaavat monien matkailijoiden matkustavan Saariselälle juuri lumen vuoksi ja pettymyksen olevan suuri, mikäli lunta ei olekaan. Yhtenä haasteena voikin tulevaisuudessa olla lumisen kauden lyheneminen entisestään matkailijamäärän pysyessä ennallaan, jolloin esimerkiksi majoituskapasiteettia tarvitaan lisää, mikäli matkailijat halutaan pystyä alueella vastaanottamaan. Tämä voi myös aiheuttaa sesonkiluonteisuuden kannalta ongelmia, mikäli talven huippusezonki ajoittuu entistä lyhyemmälle ajanjaksolle, jolloin sesonkien väliset erot korostuvat entisestään.

Falk ja Vieru (2019) ovat tutkineet kansainvälistä talvimatkailua Lapin kahdeksassa eri matkailukohteessa ja esimerkiksi sitä, kuinka lumiolosuhteet Lapissa vaikuttavat eri kansallisuuksien matkustamiseen alueelle. Tutkimuksessa saatiin selville, että alkutalven heikko lumitilanne vaikuttaa ensisijaisesti matkailun kohdemaan naapurimaista saapuvien matkailijoiden määrään, kun taas kauempaa Euroopasta, kuten Iso-Britanniasta, saapuvien matkailijoiden määrää lumitilanne ei vaikuttanut juuri muuttavan. Kokonaisuudessaan lumitilanteen merkitys koettiin vähäiseksi, sillä suurin osa kansainvälisistä matkailijoista saapuu Lappiin muualta kuin Suomen naapurimaista. Vaikka ulkomaisia matkailijoita houkuttelee Lapin talvessa monet lumeen perustuvat aktiviteetit, ei tavallista heikompi lumitilanne kauden alussa välttämättä siis vaikuta suuresti matkailijamäärään Lapissa. Haastateltavat korostavatkin varasuunnitelman tärkeyttä, jotta matkailijoille saadaan tarjottua vaihtoehtoisia aktiviteetteja, mikäli lunta ei ole ja tällä tavalla matkailijat saadaan pidettyä pääosin tyytyväisinä.

Esimerkiksi laskettelukeskus Saariselkä Ski & Sport Resort on mukauttanut toimintaansa kestävämpään suuntaan esimerkiksi vähentämällä lumetuksen määrää. Toisaalta taas haastattelussa tuli esiin, että mikäli lumi ei tulekaan ajallaan, voi yritys joutua turvautumaan lisälumetukseen, mikä taas lisää energiankulutusta. Mikäli ilmastonmuutos pakottaa matkailuyrityksiä turvautumaan tämäntapaisiin ratkaisuihin pystyäkseen tarjoamaan matkailijoille heidän haluamiaan palveluja, on riskinä kestävä matkailun

mukaisen toiminnan vähentyminen ja laajalla mittakaavalla jopa ilmastonmuutoksen kiihtyminen. Haasteena onkin siis kehittää ilmastonmuutokseen sopeutumisen keinoja, jotka samalla tukisivat matkailun kehitystä kohti entistä kestävämpää elinkeinoa taatakseen sille myös menestyvän tulevaisuuden. Esimerkiksi Tervo-Kankare (2019) on tutkinut aihetta haastatellen luontomatkailuyrittäjiä Lapissa. Tutkimuksessa ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutuminen nähdään elintärkeänä matkailun kannalta, jotta matkailu säilyttäisi houkuttelevuutensa vielä tulevaisuudessakin.

Ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumisessa myös yrityksen koolla vaikuttaa olevan merkitystä (Tervo-Kankare 2019). Pienten matkailuyritysten etuna nähdään tutkimuksessa joustavuus ja mahdollisuudet nopeaan reagointiin, kun taas suurissa yrityksissä muutoksia ei pystytä toteuttamaan yhtä nopeasti. Toisaalta kuitenkin suurten yritysten voidaan odottaa ottavan johtoasema tehdyissä muutoksissa, jota pienemmät yritykset voivat seurata. Saariselän matkailuyritykset ovat kooltaan hyvin vaihtelevia ja myös haastateltavien joukossa matkailuyritysten koko vaihtelee pienestä perheyrityksen ja suuren hotelliketjun välillä. Yrityksen koosta riippumatta kestävä matkailu kuitenkin koettiin haastateltavien keskuudessa tärkeäksi ja toistaiseksi haastattelujen perusteella epävarmaan ilmastoon on sopeuduttu kehittämällä varasuunnitelmia perutuille aktiviteeteille.

Haastattelussa Saariselän matkailukeskuksen etuna nähtiin se, että matkailua ja sen aiheuttamia vaikutuksia saadaan ikään kuin hallittua paremmin, kun matkailu keskittyy rajatulle alueelle. Myös Tyrväinen (2017) pitää matkailukeskusten etuna tätä alueellista rajautuneisuutta, mikä ehkäisee luonnon kokemaa räsitystä matkailukeskusten ulkopuolella. Tämä ei kuitenkaan poista matkailun luonnolle aiheuttamaa haittaa, joten aktiivisia toimia vaaditaan matkailun kielteisten vaikutusten ennaltaehkäisemiseksi. Tyrväinen (2017) myös huomioi lumipeitteen ajan olevan lumetonta aikaa parempi luonnon kokeman räsituksen näkökulmasta, sillä maan päällä oleva lumi toimii suojana alla olevalle luonnolle. Tulevaisuuden mahdollinen lumivarmuuden heikkeneminen ja lumisen kauden mahdollinen lyheneminen ilmastonmuutoksen seurauksena vaikuttaa siis myös luonnon kokemaan räsitykseen ja sitä kautta myös matkailutoimintaan.

Ilmastonmuutoksen mahdollisesti mukanaan tuomia myönteisiä vaikutuksia Saariselän matkailun kannalta ei kuitenkaan voida olla huomioimatta. Eräs haastateltavista nosti esiin pohjoisen Suomen mahdollisen hyötymisen siitä, mikäli eteläisessä Suomessa ei lumisen ajan aktiviteetteja ei voidakaan enää tulevaisuudessa toteuttaa. Tämä koskee toki myös kansainvälistä matkailua, sillä esimerkiksi moni hiihtokeskus sijaitsee etelämpänä kuin Saariselkä, jolloin pohjoisten alueiden hiihtokeskukset ja matkailualueet saattavat hyötyä ilmastonmuutoksesta muiden matkailukohteiden kustannuksella tulevaisuudessa.

Kaján (2014b) huomioi myös Lapin kesämatkailun ja ilmastonmuutoksesta hyötymisen siinä mielessä, että pohjoisen viilenevät ja eteläisen lämpenevät kesät voivat tuoda mukanaan matkailijoiden hakeutumisen viileämmille leveyspiireille matkoillaan. Tämän huomioiden saattaakin olla, että Lapin ja sen myötä myös Saariselän kesämatkailu vahvistuu ikään kuin itsestään ilmastonmuutoksen myötä, vaikka tätä ei voidakaan pitää itsessään kesämatkailun kehittämisen suunnitelmana. Ilmastonmuutoksen ja sen

mukanaan tuomiin vaikutuksiin kuitenkin liittyy toistaiseksi paljon epävarmuustekijöitä, mikä varmasti tulee haastamaan tulevaisuuden matkailuelinkeinoa ja -yrityksiä Saariselän lisäksi kaikkialla Suomessa ja maailmalla.

8.3 Saariselän matkailun tulevaisuus arvaamattomassa maailmassa

Matkailun tulevaisuus on aina ollut epävarmuustekijä matkailun tutkimuksessa ja se aiheuttaa erilaisia haasteita myös matkailun tutkimukselle (Smith 1989). Matkailu ei ole itsenäinen toimiala, vaan siihen vaikuttavat lukuisat muut toimialat ja niissä tapahtuvat muutokset. Matkailua myös itsessään tapahtuu erilaisilla mittakaavoilla eri paikoissa, eli matkailu voi olla luonteeltaan hyvinkin monenlaista.

Talousmaantieteilijä Richard W. Butler kehitti 1980-luvulla mallin kuvaamaan matkailualueiden kehitystä ja mahdollisia tulevaisuuden kehityssuuntia, joita on luonnollisesti useita (Butler 1980). Matkailun kehityksen malli perustuu pitkälti matkailijamäärän ja matkailupalvelujen kasvuun ajan kuluessa ja nämä kaksi myös ruokkivat toisiaan. Mallissa huomioidaan myös matkailualueen kantokyky, sillä sen ylittyessä matkailualue alkaa menettää houkuttavuuttaan massamatkailun seurauksena. Tämä ei kuitenkaan ole ainoa mahdollinen skenaario, vaan matkailualue voi myös saavuttaa eräänlaisen vakaan vaiheen, jolloin matkailijamäärä alueella ei heilahtele merkittävästi ja alueelle saapuu matkailijoita riittävä määrä matkailutoiminnan ylläpitämiseksi. Matkailualue voi myös esimerkiksi matkailun tuotekehityksen ja vakaan hallinnan avulla kokea uudenlaista kasvua ja kehitystä, jolloin matkailualueen elinvoimaisuus kasvaa entisestään.

Saariselällä tilanne on siinä mielessä mielenkiintoinen, että tilastojen mukaan yöpymisten määrä on edelleen 2010-luvulla ollut kasvussa (Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot...2020). Matkailijakunnan muuttuessa myös matkailutarjonta on alueella muuttunut ja matkailua on kehitetty vastaamaan muuttuvaan kysyntään. Butlerin malliin suhteutettuna Saariselän matkailu on ehkäpä siis jo kokenut yhden näistä ”uuden kasvun” vaiheista, jossa matkailijakunta on kehittynyt kotimaapainotteisesta kansainväliseen matkailijakuntaan. Tällaisen muutoksen seurauksena myös matkailutuotteet ovat kehittyneet luoden alueelle uudenlaista elinvoimaa ja houkuttelevuutta.

Suurimmat Saariselän matkailun haasteet liittyvät saavutettavuuteen ja matkailun sesonkiluontoisuuteen. Näihin haasteisiin pyritään kehittämään ratkaisuja esimerkiksi tuotekehityksen avulla. Toisaalta Saariselän matkailulla on myös maantieteellisiä haasteita, jotka eivät ole parannettavissa. Toisaalta Saariselän maantieteellinen sijainti on myös tärkeä osa Saariselän houkuttavuutta. Saariselän sijainti saavutettavuuden kannalta on yksi haaste matkailun kannalta, mutta liikennemuotojen kehityksellä on pystytty tilannetta kehittämään vuosikymmenten aikana ja sama tavoite jatkuu edelleen. Kuitenkin esimerkiksi haastatteluissa esiin noussut suurten vesistöjen puute on maantieteellinen piirre, jota ei ole mahdollista korjata, joten tilanteeseen on sopeuduttava. Matkailuyrittäjät ovatkin ratkaisseet tilanteen esimerkiksi kuljettamalla matkailijoita kauemmas esimerkiksi Inarijärvelle, jossa vesistöön liittyviä aktiviteetteja pystytään harjoittamaan.

Matkailun kehittämisen haasteena on matkailun herkkä luonne ympäristössä tapahtuville muutoksille (Kostiainen ym. 2004; Hall 2005; Bonham ym. 2006). Haastateltavat kuvailevat matkailun tulevaisuuden olevan osittain myös arvaamattomien muutosten varassa, jotka saattavat nopeastikin vaikuttaa koko matkailuelinkeinon. Haastateltavat nostavat esiin muun muassa erilaiset turvallisuuteen vaikuttavat tapahtumat, maailman taloustilanteen ja esimerkiksi lentomatkailua häiritsevän tuhkapilven muodostumisen tulivuorenpurkauksen seurauksena. Yhteistä näille kaikille ilmiöille on tapahtumien lyhytikäisyys ja matkailun kokemien vaikutusten väliaikaisuus.

Haastatteluaineisto kerättiin tutkielmaa varten elo- ja syyskuussa 2019, joten tällöin maailmaa vuonna 2020 ravistelevasta COVID-19 -koronaviruksesta ei ollut vielä tietoa. Mikäli haastattelut toteutettaisiin keväällä 2020, olisi tilanne näkynyt varmasti myös haastateltavien vastauksissa erityisesti matkailun tulevaisuutta ja sen haasteita ajatellen. Koronaviruksen levitessä matkailua on alettu rajoittaa erilaisin toimin, ensin pikkuhiljaa, ja lopulta jopa sulkemalla rajat ja käytännössä vähentämällä matkustajalentoliikenne minimiin (Jantunen 2020; Miten koronavirus vaikuttaa...2020; Salcedo ym. 2020).

Lapin, Suomen ja koko maailman mittakaavalla pohditaankin jo, millaisia vaikutuksia maailmalla leviävä koronavirus tulee aiheuttamaan matkailutoimialan tulevaisuudelle. Huhtikuussa 2020 uutisoitiin Lapin matkailun tulevaisuuden olevan erittäin riippuvainen siitä, tuleeko lentoliikenne elpymään vielä kuluvan vuoden 2020 puolella ja siitä, millainen kauden 2020–2021 talvisesongista tulee matkailun kannalta (Viinikka 2020). Toisaalta muutoksiin sopeutumiseksi pohditaan myös lähimatkailun kehittämistä ja uusien ideoiden markkinoille tuomista matkailutoiminnan elvyttämiseksi heti, kun se on mahdollista. Turvallisuuden haku matkailussa on ollut trendinä jo vuosia, mutta tulevaisuudessa sen merkityksen ennakoidaan kasvavan entisestään. Lisäksi haastateltavat kokevat luonnon puhtauden ja rauhallisuuden säilyvän sekä Saariselän vahvuuksina että matkailijoiden toiveissa myös tulevaisuudessa ja ehkä koronaviruspandemian seurauksena näiden merkitys korostuu entisestään.

Äärimmäisessä tapauksessa koronaviruksen pelätään olevan myös rajoittamattoman matkailun loppu, ainakin toistaiseksi (Rigatelli 2020). Tähän liittyy läheisesti se, miten koronavirus levisi maailmalla käytännössä lentomatkustuksen ansiosta, joten lentomatkailu saattaa kokea erityisen rankkoja muutoksia tulevaisuudessa. Lisäksi tulevaisuudessa matkustamisen hinnan ennakoidaan kasvavan lentokapasiteetin vähentyessä. Tilanne ei kuitenkaan ole täysin uusi, sillä jo 2010-luvulla näkyvissä on ollut erityisesti lyhyiden lentäen tehtävien matkojen väheneminen kestävän matkailun kasvun ja tietoisuuden lisääntymisen myötä. Yhteistä kaikille matkailun tulevaisuutta arvuutteleville on se, että toistaiseksi kukaan ei voi olla varma, mitä matkailulle tulee tulevaisuudessa tapahtumaan ja kuinka matkailuelinkeinon tulee sopeutumaan uudenlaiseen tilanteeseen.

Haastatteluissa esiin noussut Saariselän vahva riippuvuus lentoliikenteestä on suuri ongelma koronaviruksen aikana, sillä lentomatkailun tulevaisuuteen liittyy suuria epävarmuustekijöitä. Lähimatkailun lisääntymisestä puhuttaessa voidaankin pohtia Saariselän kykyä sopeutua uudelleen matkailijakunnassa tapahtuviin muutoksiin, mikäli

kansainvälinen matkailu vähenee runsaasti ja kotimaisten matkailijoiden määrä alkaakin alueella taas kasvaa. Koronavirus ei aiheuta haastetta matkailuyrityksille ainoastaan vähentyneen matkailijamäärän seurauksena, vaan haastaa myös esimerkiksi matkailuyrityksiä, joiden henkilökunta on ulkomaalaista.

Haastatteluissa ja esimerkiksi Lapin matkailustrategiassa (2019) korostetaan kansainvälisen matkailun merkitystä ja sen kehitys onkin ollut Saariselällä voimakasta. Osalle Saariselän matkailuyrityksistä ulkomaiset matkailijat muodostavat lähes ainoan kohderyhmän. Riskejä on pyritty vähentämään pyrkimällä pitämään kansainvälisten matkailijoiden kirjo monipuolisena, mutta luonnollisesti yksikään yritys ei ole pystynyt varautumaan mahdollisesti lähes kaiken kansainvälisen matkailun pysähtymiseen, eikä myöskään näin suurella mittakaavalla koko matkailutoiminnan pysähtymiseen. Tulevaisuudessa jääkin nähtäväksi, koska ja miten matkailu alkaa elpyä ja millaisia uusia vaatimuksia matkailulle asetetaan. Lisäksi arvoitukseksi jää vielä toistaiseksi Saariselän ja muiden matkailualueiden kyky vastata muuttuneeseen maailmantilanteeseen sopeuttamalla toimintaansa äkillisesti muuttuvaan matkailukysyntään ja matkailijakuntaan.

9 Johtopäätökset

Saariselän matkailu on kehittynyt vuosikymmenten aikana kotimaanmatkailijoiden viihdekeskusmaisesta kohteesta kansainvälisesti tunnetuksi matkailukeskukseksi, jossa ulkomaisten matkailijoiden määrä korostuu varsinkin talvikuukausien aikana. Erityisesti kotimaanmatkailijoiden ikärakenne vaikuttaa nuortuneen ja alueen matkailutarjonta on muuttunut merkittävästi vastaamaan uudenlaiseen kysyntään. Luontomatkailu on hyvin vahvassa asemassa Saariselällä ja suurin osa matkailijoille tarjottavista matkailutuotteista on riippuvaisia alueen luonnonresursseista. Luontomatkailun osalta myös Urho Kekkosen kansallispuistolla on merkittävä rooli Saariselällä, sillä monet matkailijat haluavat matkansa aikana vierailla myös kansallispuistossa. Kansallispuisto houkuttelee suurimmaksi osaksi kotimaisia matkailijoita, jotka haluavat liikkua luonnossa, kun taas ulkomaalaisilla matkailijoilla ei välttämättä ole tarvittavaa osaamista itsenäisesti luonnossa liikkumiseen.

Saariselän matkailusesongit ovat kääntyneet lähes päinvastaisiksi muutaman vuosikymmenen aikana. Siinä missä Saariselän matkailu on nykyään vahvimmillaan talvella, ei sydäntalvea pidetty houkuttelevana matkailun ajankohtana vielä ennen 1970-lukua. Ennen talven matkailullista voimistumista matkailun huippusesongit sijoituivat kevättalveen, kesään ja ruska-aikaan, mutta talven voimistuessa kesä on vuorostaan heikentynyt. Pääpiirteittäin talvella Saariselällä vierailee paljon ulkomaisia matkailijoita, kun taas kevättalvea ja ruska-aikaa pidetään suurimmaksi osaksi kotimaanmatkailun sesonkeina.

Saariselän saavutettavuuden koetaan olevan yksi sen suurimmista haasteista. Tämä korostuu erityisesti kesällä, jolloin lentoja Ivalon lentoasemalle ei ole läheskään yhtä paljon kuin talvella. Siinä missä Saariselällä tavoitellaan ympärivuotisuuden kehittämistä, aiheuttaa alueen saavutettavuus lentoteitse tavoitteelle haasteen, johon yksittäiset matkailutoimijat eivät pysty vaikuttamaan. Saavutettavuus ja lentoliikenne liittyvät läheisesti myös kestäväan matkailuun. Matkailuyrittäjät Saariselällä ovat sisällyttäneet toimintaansa kestäväan matkailun periaatteiden mukaisia toimia ja luonnon hyvinvointi koetaan alueella tärkeänä matkailuelinkeinon kannalta. Kestävä matkailu ja vahva riippuvaisuus lentomatkailusta ovat kuitenkin ristiriidassa keskenään. Myöskään monen haastateltavan toivomaa raideliikennettä ei vaikuta alueelle olevan kehittymässä ainakaan lähitulevaisuudessa.

Tutkielmaa varten haastatellut henkilöt kokevat talvien muuttuneen ilmastollisesti vuosikymmenten aikana. Tämä on näkynyt esimerkiksi lumentulon ajankohdan arvaamattomuutena sekä lauhempina talvina. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen koetaan olevan tärkeää ja sitä toteutetaan esimerkiksi kehittämällä vaihtoehtoisia aktiviteetteja nykyisten tilalle. Saariselällä matkailu tapahtuu ennen kaikkea luonnon ehdoilla, joten matkailun kannalta alueen yritysten täytyy sopeutua alueella tapahtuviin muutoksiin matkailun elinvoimaisuuden säilyttämiseksi.

Saariselän matkailun haasteet liittyvät suurelta osin sen saavutettavuuteen ja sesonkiluontoisuuteen. Saariselän maantieteelliset rajoitteet, kuten suurten vesistöjen puute, vaikuttavat alueen mahdolliseen matkailutuotteistoon. Toisaalta matkailutuotteiden koetaan nykyiselläänkin olevan vetovoimaisia ja osittain myös

ainutlaatuisia luonteeltaan. Saariselän tarpeellisina kehityskohteina nähdään esimerkiksi alueen rakennuskanta ja sen visuaalinen ilme sekä majoitustarjonnan liian alhainen taso luksusmatkailun kysynnän voimistuessa. Kansainvälisenä matkailukohteena alueella saattaa tapahtua kulttuurien ”törmäämistä” esimerkiksi kansallispuistossa vallitsevissa toimintatavoissa, minkä seurauksena ohjeistusta on viime vuosina kehitetty ja suunnattu enenevissä määrin ulkomaisille matkailijoille.

Saariselän matkailun ehkä suurimpana vahvuutena on sen puhdas luonto ja arktiset luonnonilmiöt. Alueen maantieteellinen sijainti voidaan kokea myös vahvuutena, sillä Saariselältä on lyhyt matka valtatieltä pisin Ivalon lentoasemalle ja alue sijaitsee aivan Urho Kekkosen kansallispuiston kupeessa. Vahvuuksina alueella koetaan olevan myös eri toimijoiden välinen yhteistyö sekä alueella jo tapahtunut aluekehitys. Saariselän matkailualueutta on kehitetty kaavoittamisen avulla ja uusia matkailuyrityksiä on syntynyt alueelle. Tulevaisuudessa samantapaisen kehityksen toivotaan jatkuvan.

Saariselkä on tunnettu turvallisena matkailukohteena, mikä korostuu erityisesti ulkomaisten matkailijoiden kohdalla. Turvallisuuden arvellaan olevan yksi matkailun trendeistä, joka jatkuu pitkälle tulevaisuuteen. Koko matkailutoimialan kannalta kuitenkin matkailualan ailahtelevaisuus globaalien tapahtumien seurauksena koetaan haasteena, sillä tulevaisuutta on vaikeaa tämän vuoksi ennakoida. Ehkäpä 2020-luvun suurin haaste Saariselän matkailulle tulee olemaan edellä mainittujen haasteiden sijaan koronaviruksen vaikutuksista toipuminen ja matkailun uudelleen elpyminen.

Koko matkailutoimialan ollessa suurten muutosten edessä korostuu matkailututkimuksen merkitys entisestään. Tämä tutkielma tarjoaa yhden näkemyksen Saariselän matkailun kehityksestä entistä globalisoituneemmassa maailmassa, jossa matkailun kestävyyttä pidetään yhä suuremmissa arvossa. Tutkimuksen tuloksia ei voida yleistää kuvaamaan koko Saariselän matkailua, mutta se tarjoaa lähtökohtia Saariselän matkailun tulevalle kehitykselle sekä näkemyksiä alueen suurimmista haasteista ja vahvuuksista tähän liittyen. Koko Lapin mittakaavalla matkailututkimuksen suurena haasteena on tilastojen puutteellisuus, mikä hankaloittaa nykytilanteen kartoittamista ja sitä kautta myös matkailun tutkimusta. Jatkotutkimustarpeina koen olevan erityisesti Lappia koskevien haasteiden, erityisesti saavutettavuuden ja ympärivuotisuuden kehittämisen parissa ja näiden liittämistä myös kestäväan matkailuun ja ilmastonmuutokseen liittyvään keskusteluun.

Kiitokset

Haluan kiittää kaikkia tutkimukseen osallistuneita henkilöitä, joita sain haastatella tutkielmaa varten. Kiitokset myös Paavo Holopaiselle, jolta sain lainaan lukuisia leikekirjoja ja muuta materiaalia Saariselän historiaan liittyen. Lisäksi haluan kiittää Jukka Käyhköä graduni ohjauksesta ja Päivi Rannilaa haastatteluihin ja sisällönanalyysiin liittyvästä avusta.

Lähteet

- About us (2019). Joiku Kotsamo Safaris. 10.4.2020. <<https://www.joikukotsamo.fi/about-us/>>
- Airport of the year 2017 is Ivalo Airport (2018). Finavia. 11.4.2020. <<https://www.finavia.fi/en/newsroom/2018/airport-year-2017-ivalo-airport>>
- Aktiviteetit (2019). Saariselkä Ski & Sport Resort. 10.4.2020. <<https://skisaariselka.com/fi/activities/>>
- Asukasrakenne 2018 (2020). Tilastokeskus – Postinumeroalueittainen avoin tieto. 11.4.2020. <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Postinumeroalueittainen_avoin_tieto/>
- Baum, T. & L. Hagen (1999). Responses to seasonality: the experiences of peripheral destination. *International Journal of Tourism Research* 1, 299–312.
- Bonham, C., C. Edmonds & J. Mak (2006). The impact of 9/11 and other terrible global events on tourism in the United States and Hawaii. *Journal of Travel Research* 45, 99–110.
- Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer* 24: 1, 5–12.
- Butler, R.W. (2004). Geographical research on tourism, recreation and leisure: origins, eras and directions. *An International Journal of Tourism Space, Place and Environmtn* 6: 2, 143–162 (cit. Williams, S. (2009). *Tourism geography: a new synthesis*. 2. p. 309 s. Routledge, Oxon.).
- Collection of tourism expenditure statistics (1995). World Tourism Organization. Technical Manual No 2.
- Country profile - Inbound profile (s.a.). Country profile - Inbound tourism. UNWTO. 4.3.2020. <<https://www.unwto.org/country-profile-inbound-tourism>>
- COVID-19 related travel restrictions. A global review for tourism. (2020). UNWTO Sustainable Development of Tourism Department. 4.5.2020. <<https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/TravelRestrictions%20-%2028%20April.pdf>>
- Covid-19: putting people first (2020). UNWTO 17.3.2020. <<https://www.unwto.org/tourism-covid-19-coronavirus>>
- Crompton, J. L. (1979). Motivation for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research* 6: 1, 408–424.
- Define Nature-Based Tourism (2013). Travel Industry Dictionary. 4.3.2020. <<http://www.travel-industry-dictionary.com/nature-based-tourism.html>>
- Define Resort (2013). Travel Industry Dictionary. 4.3.2020. <<http://www.travel-industry-dictionary.com/resort.html>>
- Edelheim, J. & H. Ilola (2017). *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. 334 s. Hansaprint Oy, Turenki.
- Elämyksiä & liikuntaa (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/tietoameista/ota-yhteytta.html>>
- Esri, Maakuntakaavat (2019). ArcGis Pro. <https://aineistot.esri.fi/arcgis/rest/services/Teema_aineistot/Maakuntakaavat_web/MapServer>
- Esri, World Street Map (2020). ArcGis Pro. <<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=3b93337983e9436f8db950e38a8629af>>
- Esri, World Topographic Map (2020). ArcGis Pro. <<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=30e5fe3149c34df1ba922e6f5bbf808f>>
- Express Scribe Transcription Software (s.a.). NCH Software. 24.5.2020. <<https://www.nch.com.au/scribe/index.html>>
- Falk, M. & M. Vieru (2019). International tourism demand to Finnish Lapland in the early winter season. *Current Issues in Tourism* 22: 11, 1312–1326.

- Faus, J. (2020). This is how coronavirus could affect the travel and tourism industry. World Economic Forum. 17.3.2020. <<https://www.weforum.org/agenda/2020/03/world-travel-coronavirus-covid19-jobs-pandemic-tourism-aviation/>>
- García-Rosell, J.-C., M. Haanpää & S. Kyyrä (2017). Matkailun tuotekehitys. *Teoksessa* Edelman, J. & H. Ilola (toim.): *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 148–152. Hansaprint Oy, Turenki.
- Getting there & around (s.a.). Inari-Saariselkä. 11.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/about-the-area/travel-information/>>
- Haantie, M.-C. (2013). Matkailukohteen identiteetin selvittäminen asiakasnäkökulmasta. Kyselytutkimus Inari-Saariselän matkailijoille osana alueen brändin identiteettiperustaista kehitystyötä. *Julkaisematon pro gradu -tutkielma*. 130 s. Matkailututkimus, Lapin yliopisto.
- Hakkarainen, M. & S. Tuulentie (2008). Tourism's role in rural development of Finnish Lapland: interpreting national and regional strategy documents. *Fennia* 186: 1, 3–13.
- Hall, C.M. (2005). *Tourism: Rethinking the social science of mobility*. 448 s. Pearson Education Limited, Gosport.
- Hall, C. M. (2013). Framing tourism geography: notes from the underground. *Annals of Tourism Research* 43, 601–623.
- Halpern, N. (2008). Lapland's airports: Facilitating the development of international tourism in a peripheral region. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 8: 1, 25–47.
- Hautajärvi, H. (2014). Autiotuvista lomakaupunkeihin: Lapin matkailun arkkitehtuurihistoria. *Aalto-yliopiston julkaisusarja* 31/2014.
- Heikinmatti, A. (2020). Uusimmat tiedot koronaviruksesta Lapissa: Rajatarkastukset voimaan, uusi rajakäytäntö hämmentää alueen asukkaita. *Yle uutiset* 18.3.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11259199>>
- Hemmi, J. & K.-V. Vuoristo (1993). *Matkailu*. 322 s. WSOY, Porvoo.
- Hirn, S. & E. Markkanen (1987). Tuhansien järvien maa: Suomen matkailun historia. Matkailun edistämiskeskus, Helsinki (cit. Saarinen, J. (1998). The social construction of tourist destinations: The process of transformation of the Saariselkä tourism region in Finnish Lapland. *Teoksessa* Ringer, G. (toim.): *Destinations: Cultural landscape of tourism*, 154–173. Routledge, Oxfordshire.).
- Hirsjärvi, S. & H. Hurme (2015). *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. 2. p. 213 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Historia (2018). Kaunispaän Huippu. 11.4.2020. <<http://kaunispaanhuippu.fi/fi/huippu/historia/>>
- Holiday Club Saariselkä (s.a.). Inari-Saariselkä. 11.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/company/holiday-club-saariselka/>>
- Holiday Club Saariselkä: kohde (s.a.). Holiday Club. 11.4.2020. <<https://www.holidayclubresorts.com/fi/kohteet/saariselka/#majoitus>>
- Honkanen, A. (2017). Sesonkivaihtelut. *Teoksessa* Edelman, J. & H. Ilola (toim.): *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 115–119. Hansaprint Oy, Turenki.
- Hotelli Laaniovon isäntä vaihtuu (2010). Yle uutiset. 13.4.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-5533107>>
- Hunter, M. (2020). Travel and the coronavirus pandemic: Everything you need to know. *CNN Travel* 19.3.2020. <<https://edition.cnn.com/travel/article/coronavirus-travel-advice/index.html>>
- Hyvärinen, M. (2017). Haastattelun maailma. *Teoksessa* Hyvärinen, M., P. Nikander & J. Ruusuvuori (toim.): *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Vastapaino, Tampere.
- Ikonen, H. (2017). Puhelinhaastattelu. *Teoksessa* Hyvärinen, M., P. Nikander & J. Ruusuvuori (toim.): *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Vastapaino, Tampere.

- Inari-Saariselkä – kaukana pohjoisessa, aito ja erilainen (s.a). House of Lapland. 10.4.2020. <<https://www.lapland.fi/fi/matkailu/lapin-matkailukohteet/inari-saariselka/>>
- Inari-Saariselkä majoituskohteet (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 10.4.2020. <<https://saariselka.com/majoitus/ht/>>
- Inari-Saariselkä -matkailualue (s.a.). Inari. 27.3.2020. <<https://www.inari.fi/fi/matkailu.html>>
- International Tourism Highlights, 2019 edition (2019). UNWTO. 23.3.2020. <<https://www.e-unwto.org/doi/10.18111/9789284421152>>
- International tourist arrivals could fall by 20–30% in 2020 (2020). UNWTO. 29.3.2020. <<https://www.unwto.org/news/international-tourism-arrivals-could-fall-in-2020>>
- Investointiohjelma Lapin lentoasemilla (2018). Finavia. 11.4.2020. <<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoasemat-kehittyvat/investointiohjelma-lapin-lentoasemilla>>
- Jantunen, S. (2020). Matkailualalla on huoli koronasta – kotimaan matkailusta toivotaan pelastajaa. Iltasanomat. 14.3.2020. <<https://www.is.fi/taloussanommat/art-2000006439160.html>>
- Jávri Lodge (s.a.). Woodarchitecture.fi. 12.4.2020. <<https://www.woodarchitecture.fi/fi/projects/javri-lodge>>
- Johnston, R.J. (1991). *Geography and geographers: Anglo-American human geography since 1945*. 4. p. 361 s. Edward Arnold, Lontoo.
- Joiku-Kotsamo Safaris (s.a.). Inari-Saariselkä. 10.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/company/joiku-kotsamo-safaris/>>
- Julkaisukanavahaku (2019). Julkaisufoorumi. 18.2.2020. <<https://www.tsv.fi/julkaisufoorumi/haku.php?nimeke=Annals+of+tourism+research&konferenssiilyh=&issn=&tyyppi=kaikki&kieli=&maa=&wos=&scopus=&nappi=Hae>>
- Jänkä, S. (2019a). Matkailun toimialaraportti. Työ- ja elinkeinoministeriö. 26.3.2020. <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM_3_2019_Matkailun_toimi_alaraportti.pdf>
- Jänkä, S. (2019b). Kevään 2019 toimialojen näkymät. Työ- ja elinkeinoministeriö. 26.3.2020. <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161641/Matkailualan_nakymat_kevat_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Jäämeren radan selvitys on valmistunut (2019). Liikenne ja viestintäministeriö 11.2.2019. <<https://www.lvm.fi/-/jaameren-radan-selvitys-on-valmistunut-998108>>
- Kaján, E. (2014a). Arctic tourism and sustainable adaptation: community perspectives to vulnerability and climate change. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 14: 1, 60–79.
- Kaján, E. (2014b). Community perceptions to place attachment and tourism development in Finnish Lapland. *Tourism Geographies* 16: 3, 490–511.
- Kakslauttanen: palvelut (s.a). Kakslauttanen Arctic Resort. 10.4.2020. <<https://www.kakslauttanen.fi/fi/palvelut/>>
- Karhu, J. (2019). Kestävän luontomatkailun uhat ja mahdollisuudet Kolin ja Urho Kekkosen kansallispuistossa. *Matkailututkimus* 15 :1, 7–26.
- Karjalainen, T. (s.a.). Kuukkelin kauppias Antero Ylävaara: Saariselän kehittyessä kauppaa laajennettu viisi kertaa. *Saariselän sanomat*. 10.4.2020. <<https://www.saariselansanommat.fi/i ihmiset/saariselan-kehityyessa-kauppaa-laajennettu-viisi-kertaa-6.269.1402768.c928086277>>
- Katsaus historiaan (s.a.). Holiday Club. 11.4.2020. <<https://www.holidayclubresorts.com/fi/tietoa-meista/historia/>>
- Katsaus yhdistyksen historiaan (s.a.). Laanilan Ystävät. 13.4.2020. <<http://www.laanilanystavat.fi/katsaushistoriaan/yhdistyksenhistoria/>>

- Kaunispaän Huippu (2020). 11.4.2020. <<http://kaunispaanhuippu.fi/fi/>>
- Keitä olemme (s.a.). Santa's Hotels. 11.4.2020. <<https://santashotels.fi/keita-olemme/>>
- Kempainen-Koivisto (2019). Kakslauttasan Taidegalleria uuden edessä. Lappilainen. 10.4.2020. <<https://lappilainen.fi/2019/02/26/kakslauttasan-taidegalleria-uuden-edessa/>>
- Kemppinen, K. (1959). *Lumikuru. Tarinoita ja kuvia Saariselän tuntureista ja eräreikeilystä*. 2. p. 247 s. Werner Söderström Osakeyhtiö, Porvoo.
- Kiilopään tarina: luontoliikuntaa Kiilopäällä (2019). Suomen Latu Kiilopää. 9.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/tietoa-meista/kiilopaan-tarina.html>>
- Kiinassa todetut keuhkokuumeetapaukset mahdollisesti koronaviruksen aiheuttamia (2020). Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 9.1.2020. <<https://thl.fi/fi/-/kiinassa-todetut-keuhkokuumeetapaukset-mahdollisesti-koronaviruksen-aiheuttamia>>
- Kler, B. K. (2009). Tourism and restoration. *Teoksessa* Tribe, J. (toim.): *Philosophical issues in tourism*, 117–134. Channel View Publications, Bristol.
- Koronaepidemian mallinnus: Ihmiskontaktien rajoittamine vaikuttaa epidemian kestoon ja päivittäisten tartuntojen määrä (2020). Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 18.3.2020. <<https://thl.fi/fi/-/koronaepidemian-mallinnus-ihmiskontaktien-rajoittaminen-vaikuttaa-epidemian-kestoon-ja-paivittaisten-tartuntojen-maaraan>>
- Koronavirusepidemian aikaiset rajoitukset (2020). Valtioneuvosto. 4.5.2020. <<https://valtioneuvosto.fi/tietoa-koronaviruksesta/rajoitukset-ja-suositukset>>
- Koronavirustartunnan voi nyt saada useista maista – epidemian alkua Suomessa pyritään hidastamaan (2020). Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 12.3.2020. <<https://thl.fi/fi/-/koronavirustartunnan-voi-nyt-saada-useista-maista-epidemian-alkua-suomessa-pyritaan-hidastamaan>>
- Koronavirustilanne on muuttunut – THL on päivittänyt ohjeet Italian osalta (2020). Terveiden ja hyvinvoinnin laitos 3.3.2020. <<https://thl.fi/fi/-/koronavirustilanne-on-muuttunut-thl-on-paivittanyt-ohjeet-italian-osalta>>
- Kostiainen, A., J. Ahtola, L. Koivunen, K. Korpela & T. Syrjämaa (2004). *Matkailijan ihmeellinen maailma*. 349 s. Saarijärven Offset Oy, Saarijärvi.
- Kreisel, W.A. (2012). Some thoughts on the future research on leisure and tourism geography. *Current Issues in Tourism* 15: 4, 397–403.
- Kulkuyhteydet Kiilopäälle (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 9.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/tietoa-meista/kulkuyhteydet.html>>
- Kuukkelin palvelut sinulle (s.a.). Apartments Kuukkel. 10.4.2020. <<https://www.accommodationkuukkel.com/fi/palvelut/index.html#palvelut>>
- Kuusisto, K. (2018). Urho Kekkosen kansallispuiston kävijätutkimus 2017. *Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja B* 242. 86 s.
- Kyösti, A. (2019). Loppuraportti. Arctic Outdoor -hanke. Inarin kunta. 13.4.2020. <<https://www.inari.fi/media/nordica/arctic-outdoor-loppuraportti-31.10.2019.pdf>>
- Käyntimääriä suojelu- ja retkeilyalueilla sekä asiakaspalvelupisteissä (2020). Metsähallitus. 12.4.2020. <<https://www.metsa.fi/kayntimaarat>>
- Laajennettu toteutettavuusselvitys. Uusi Saariselkä. Case: Hotelli Kaunispaä (2014). Hospitality Investment Advisor HIA ja Kaukoviisas Oy. 15.4.2020. <<https://www.laatumaa.fi/assets/Kiinteistokehitys/Kiinteistokehitys-Inari-Saariselka/Hotelli-Kaunispaee-feasibility-study-2014.pdf>>
- Laanilan kievari (s.a.). 10.4.2020. <<https://www.laanilankievari.fi/>>
- Laanilan majatalosta Saariselän kansainväliseksi matkailukeskukseksi (s.a.). Luontoon.fi. 8.4.2020. <<https://www.luontoon.fi/urhokekkosenkansallispuisto/reitit/rumakuruntarina>>

- Laanilan savotta (s.a). Inari-Saariselkä. 10.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/company/laanilan-savotta/>>
- Lakka, P. (2020). Koronavirus säikäytti Saariselällä lomailevat turistit – espanjalainen Marcos kuvailee oloaan harhaluuloiseksi: ”Kokeilen aina välillä otsaa”. *Ilta-Sanomat* 30.1.2020. <<https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006388970.html>>
- Lapin matkailustrategia (2020). Lapin Liitto. 18.3.2020. <http://www.lappi.fi/lapinliitto/fi/lapin_kehittaminen/strategiat/lapin_matkailustrategia>
- Lapin matkailustrategia 2011–2014 (2011). *Lapin Liitto*. <http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=20782&name=DLFE-17399.pdf>
- Lapin matkailustrategia 2015–2018 (2015). *Lapin Liitto – Julkaisusarja A43/2015*. 29.4.2020. <http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=2265071&name=DLFE-25498.pdf>
- Lapin matkailustrategia 2020–2023 (2019). *Lapin Liitto – Julkaisusarja A54/2019*. 22.3.2020. <http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=18283&name=DLFE-35916.pdf>
- Leiper, N. (1979). The framework of tourism. Towards a definition of tourism, tourist and the tourist industry. *Annals of Tourism Research* 6: 4, 390–407.
- Leiper, N. (1981). Towards a cohesive curriculum in tourism: The case for a distinct discipline. *Annals of Tourism Research* 8: 1, 69–84.
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of Tourism Research* 17, 367–384.
- Lentoliikenteen tilastot (2020). Finavia. 29.4.2020. <<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot/liikennetilastot-vuosittain>>
- Lentäen (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 2.5.2020. <<https://saariselka.com/matkustaminen/lentaen/>>
- Li, G., X. Yang, Q. Liu & F. Zheng (2014). Destination island effects: A theoretical framework for the environmental impact assessment of human tourism activities. *Tourism Management Perspectives* 10, 11–18.
- Majoitu mukavasti (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/majoitumukavasti.html>>
- Majoitustilaston laatuseloste (2019). Tilastokeskus. 14.4.2020. <http://www.stat.fi/til/matk/2019/06/matk_2019_06_2019-07-26_laa_001_fi.html>
- Make your own week (2019). Arctic Sky. 12.4.2020. <<https://arcticskylapland.com/your-own-arctic-wellness-week>>
- Matkailija, palaa Suomeen (2020). Ulkoministeriö 17.3.2020. <https://um.fi/ajankohtaista/-/asset_publisher/gc654PySnjTX/content/ulkoministeri-c3-b6-c3-a41-c3-a4-matkusta-ulkomaille->
- Matkailijalla todettu koronavirustartunta Lapin keskussairaалassa (2020). Terveystieteiden tutkimuskeskus ja hyvinvoinnin tutkimuskeskus 29.1.2020. <<https://thl.fi/fi/-/matkailijalla-todettu-koronavirustartunta-lapin-keskussairaалassa>>
- Matkailukoulu Saariselälle (1985). *Ilta-Sanomat*.
- Matkustajat lentoasemittain 1998–2019 (2020). Finavia. 11.4.2020. <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Matkustajat%20lentoasemittain%201998-2019-fi-fi_0.pdf>
- Matkustaminen (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 11.4.2020. <<https://saariselka.com/matkustaminen/lentaen/>>
- McCabe, S. (2009). Who is a tourist? Conceptual and theoretical developments. *Teoksessa* Tribe, J. (toim.): *Philosophical issues in tourism*, 25–42. Channel View Publications, Bristol.
- McIntyre, G. (1993). *Sustainable Tourism Development: Guide for Local Planners*. World Tourism Organization, Madrid (cit. Mitchell, R.E. & P.F.J. Eagles (2001). An Integrative Approach to Tourism: Lessons from the Andes of Peru. *Journal of Sustainable Tourism* 9: 1, 4–28.

- Me liikutamme (s.a.). Suomen Latu. 27.4.2020. <<https://www.suomenlatu.fi/ota-yhteytta/tietoa-meista.html>>
- Measuring sustainable tourism (2019). UNWTO. 4.3.2020. <<https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/2019-08/folderfactsheetweb.pdf>>
- Meillä syöt hyvin (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/syo-hyvin.html>>
- Meistä (2017). Star Arctic Hotel. 30.4.2020. <<https://stararctichotel.com/fi/>>
- Message from Madrid: No time to waste as lost working hours devastate lives (2020). UNWTO. 4.5.2020. <<https://www.unwto.org/news/no-time-to-waste-as-lost-working-hours-devastate-lives>>
- Midnight Sun Village (s.a.). Northern Lights Village. 11.4.2020. <<https://saariselka.northernlightsvillage.com/fi/midnight-sun-village>>
- Miettunen, O. (2018). Kaunispään uusi hotelli haki laajennuslupaa jo kesken ensimmäisen sesongin. Lapin Kansa. 30.4.2020. <<https://www.lapinkansa.fi/kaunispaan-uusi-hotelli-haki-laajennuslupaa-jo-kes/114311>>
- Miten koronavirus vaikuttaa lentomatkustukseen ja Finavian lentoasemiin? (2020). Finavia. 2.5.2020. <<https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2020/miten-koronavirus-vaikuttaa-lentomatkustukseen-ja-finavian-lentoasemiin>>
- Monotanssit Laaniovissa (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 13.4.2020. <<https://saariselka.com/aktiviteetit/kohde/monotanssit-laaniovissa/>>
- Mäkinen, L. (2005). Yliniemen hotelliketju osti Riekonlinnan. Kaleva. 10.4.2020. <<https://www.kaleva.fi/uutiset/talous/yliniemen-hotelliketju-osti-riekonlinnan/240050/>>
- Niinistö, M. & S. Turunen (2020). Uudenmaan rajoilla valmistellaan tiesulkuja – Yle seuraa eristyksen etenemistä. Yle uutiset. 27.3.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11278795>>
- Nikander, P. & J. Ruusuvoori (2017). Haastatteluaineiston litterointi. *Teoksessa* Hyvärinen, M., P. Nikander & J. Ruusuvoori (toim.): *Tutkimushaastattelun käsikirja*. Vastapaino, Tampere.
- Nyaupane, G.P. & N. Chhetri (2009). Vulnerability to climate change of nature-based tourism in the Nepalese Himalayas. *Tourism Geographies* 11: 1, 95–119.
- Näveri, A. (2020). Finnair leikkaa lentoliikenteestään 90 prosenttia, päivitti myös tulosvaroitustaan. *Yle uutiset* 16.3.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11259155>>
- Palvelupaketit 2019–2020 (2019). Saariselkä Ski & Sport Resort. 10.4.2020. <https://skisaariselka.com/wp-content/uploads/2019/10/saariselka-tuotekortit_2019-2020-fi.pdf>
- Panosso Netto, A. (2009). What is tourism? Definitions, theoretical phases and principles. *Teoksessa* Tribe, J. (toim.): *Philosophical issues in tourism*, 43–61. Channel View Publications, Bristol.
- Partanen, S.J. (1992). *Saariselkä: Magneettimäestä matkailukaupungiksi*. 143 s. Suomen Matkailuliitto, Helsinki.
- Partanen, S.J. (2011). Saariselän lomakaupunki. *Teoksessa* Laukala, P. (toim.): *Lomasuuntana Suomi – Näin teimme Suomesta matkailumaan*, 210–213. Hipputeos Oy, Tallinna.
- Patikointi (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/elamyksia-liikuntaa/patikointi.html>>
- Peruskartta 1:20 000*, lehti 3831 05 Kaunispää. Maanmittaushallitus, Helsinki 1972.
- Peruskartta 1:20 000*, lehti 3831 05 Kaunispää. Maanmittaushallitus, Helsinki 1989.
- Petrisalo, K. (2010). *Lähimatkailua Luvialla*. 130 s. Painosalama Oy, Turku.
- Pirttijärvi, I. (2020). Inari-Saariselkä alueella pääsen saamelaiskulttuurin jäljille. Inari-Saariselkä. 10.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/2020/02/05/saamelaiskulttuuri/>>

- Plog, S. (1973). Why destination areas rise and fall. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 14: 4, 55–58.
- Postinumerohaun tulos (s.a.). Posti. 11.4.2020. <http://www.verkkoposti.com/e3/postinumeroluettelo?po_commune_radio=zip&streetname=&po_commune=&zipcode=99830>
- Puhakka, R. & J. Saarinen (2013). New role of tourism in national park planning in Finland. *Journal of Environment & Development* 22: 4, 411–434.
- Puolustusvoimat (2013). *Topografinen kartta 1:20 000*, lehti 3831 05 Kaunispää. Maanmittaushallitus, Helsinki 1965.
- Rekisteröidyt yöpymiset 1993–2013 (s.a.). Tilastokeskus. Tilaston välittänyt käyttööni E. Flinkman, Inari-Saariselkä Matkailu Oy.
- Rigatelli, S. (2020). Kalliita lentoja, koronapasseja, kuumemittausta: 6 asiaa, jotka korona ehkä mullistaa matkailussa – ”Rajattoman maailman ajat taitavat olla ohi”. Yle uutiset. 2.5.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11308118>>
- Ritalahti, J. & E. Holmberg (2017). Matkailukeskus. *Teoksessa* Edelheim, J. & H. Ilola (toim.): *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 48–52. Hansaprint Oy, Turenki.
- Ruokangas, P. (2020). Ylläs lopettaa latujen ja talvipyöräilyreittien hoitamisen koronaviruksen takia. *Yle uutiset* 23.3.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11271342>>
- Rusko, R. (2014). Shopping centres and tourism destinations: similarities and differences according to cases in Finland. *Managing Leisure* 19: 1, 71–87.
- Rusko, R.T., M. Kylänen & R. Saari (2009). Supply chain in tourism destinations: The case of Levi resort in Finnish Lapland. *International Journal of Tourism Research* 11, 71–87.
- Saamelaismatkailun eettiset ohjeet (2018). Saamelaiskäräjät. 22.3.2020. <<https://www.samediggi.fi/saamelaismatkailun-eettiset-ohjeet/>>
- Saapuminen & liikkuminen (s.a.). Inari-Saariselkä. 25.5.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/tietoa-alueesta/saapuminen-ja-liikkuminen/>>
- Saarinen, J. (1998). The social construction of tourist destinations: The process of transformation of the Saariselkä tourism region in Finnish Lapland. *Teoksessa* Ringer, G. (toim.): *Destinations: Cultural landscape of tourism*, 154–173. Routledge, Oxfordshire.
- Saarinen, J. (2017). Matkailun maantiede. *Teoksessa* Edelheim, J. & H. Ilola (toim.): *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 42–47. Hansaprint Oy, Turenki.
- Saariselkä – aito klassikko (s.a.). Lapland Hotels. 10.4.2020. <<https://www.laplandhotels.com/FI/lapin-hotellit/saariselka/lapland-hotels-riekonlinna.html>>
- Saariselkä 2020 (2000). Arktisten luontopalvelujen, liikunnan ja hyvinvoinnin lomakeskus. Saariselän yleiskaavan ja toiminnallisen kehittämisen suunnitelma 30.6.2000. Matkailun Kehitys Lappi Oy.
- Saariselkä: Matka- ja majoitustilastot 2010–2020 (2020). Visitory. 14.4.2020. <<https://visitory.io/fi/saariselka/>>
- Saariselälle säilötyn lumen latu (2001). Yle uutisten artikkeliarkisto. 25.5.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-5112536>>
- Saariselän alue (2020). Luontoon.fi. 10.4.2020. <<https://www.luontoon.fi/saariselka>>
- Saariselän hissi ja rinteet ovat avoinna kesällä (2019). Inari-Saariselkä. 12.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/2019/06/26/saariselka-bike-park/>>
- Saariselän matkailijamäärän kasvu näkyy palveluissa (2018). Lappilainen. 12.4.2020. <<https://lappilainen.fi/2018/01/09/saariselan-matkailijamaaran-kasvu-nakyy-palveluissa/>>

- Sahavirta, H. (2019a). Lapin kesästä on vaikea kehittää talven veroista sesonkia, joten Markku Inkilä antoi Revontulikylälleen myös oman kesänimen. Kaleva. 11.4.2020. <<https://www.kaleva.fi/uutiset/pohjois-suomi/lapin-kesasta-on-vaikea-kehittaa-talven-veroista-sesonkia-joten-markku-inkila-antoi-revontulikylalleen-myos-oman-kesanimen/825637/>>
- Salcedo, A., S. Yar & G. Chereus (2020). Coronavirus Travel Restrictions, Across the Globe. *The New York Times*. 2.5.2020. <<https://www.nytimes.com/article/coronavirus-travel-restrictions.html>>
- Santa's Hotel Tunturi (s.a.). Inari-Saariselkä. 11.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/company/santas-hotel-tunturi/>>
- Saraniemi, S. & M. Kylänen (2011). Problematizing the concept of tourism destination: An analysis of different theoretical approaches. *Journal of Travel Research* 50: 2, 133–143.
- Satokangas, P. & M. Vieru (2017). Majoitukset ja majoittajat Lapissa. *Teoksessa* Ilola, H., P. Satokangas & M. Tapaninen (toim.): *Tilastoja tutkimassa – lukuja Lapin matkailusta*, 19–30. Erweko, Rovaniemi.
- Savela, R. (2019). Northern Light Village- Midnight Sun Village: Lapin taika – ehtymätön luonnonvara. *Saariselkä nyt*. 11.4.2020. <<https://www.saariselkanyt.com/tammikuu-2019/northern-light-village-midnight-sun-village-lapin-taika-ehtymaton-luonnonvara/>>
- Savusauna (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/elamyksia-liikuntaa/savusauna.html>>
- Scott, D., G. McBoyle & B. Mills (2003). Climate change and the skiing industry in southern Ontario (Canada): exploring the importance of snowmaking as a technical adaptation. *Climate Research* 23: 2, 171–181.
- Siirilä, M. (2020). Koronavirus siirtää monien matkoja – matkansa perunut: ”Mieluummin matkustamme vähemmän kuin vaarannamme rakkaamme”. *YLE uutiset* 11.3.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11247818>>
- Smith, S.L.J. (1989). *Tourism analysis: a handbook*. 312 s. Longman Group UK Limited, Harlow.
- Smith, S.L.J. (1994). The tourism product. *Annals of Tourism Research* 21: 3, 582–595.
- Smith, S.L.J. (1995). *Tourism analysis: a handbook*. 322 s. Addison Wesley Longman Limited, Harlow.
- Sustainable development (s.a.). UNWTO. 4.3.2020. <<https://www.unwto.org/sustainable-development>>
- TAK Research (2020). Saariselän matkailutilastoihinne liittyen. Henkilökohtainen sähköpostiviesti Tiia-Mari Elovaaralle. 14.4.2020.
- Talven 2019-2020 sää (2020). Ilmatieteenlaitos. 14.4.2020. <<https://www.ilmatieteenlaitos.fi/talvitilanne>>
- Talven lumista ja lumisuudesta (2019). Ilmatieteenlaitos. 14.4.2020. <<https://www.ilmatieteenlaitos.fi/lumitilastot>>
- Tapaninen, M. (2017). Lapin matkailutoimijoiden tilastotarpeet. *Teoksessa* Ilola, H., P. Satokangas & M. Tapaninen (toim.): *Tilastoja tutkimassa – lukuja Lapin matkailusta*, 14–18. Erweko, Rovaniemi.
- Tervetuloa Tankavaaran Kultakylään (2020). Tankavaara. 10.4.2020. <<http://www.tankavaara.fi/fi/>>
- Tervo-Kankare, K. (2019). Entrepreneurship in nature-based tourism under a changing climate. *Current issues in tourism* 22: 11, 1380–1392.
- Tervo-Kankare, K., E. Kaján & J. Saarinen (2018). Costs and benefits of environmental change: tourism industry's responses in Arctic Finland. *An International Journal of Tourism Space, Place and Environment* 20: 2, 202–223.
- THL on laatinut ohjeet epidemia-alueelta Suomeen saapuville (2020). Terveystieteiden tutkimuskeskus ja hyvinvoinnin tutkimuskeskus. 27.1.2020. <<https://thl.fi/fi/-/thl-on-laatinut-ohjeet-epidemia-alueelta-suomeen-saapuville>>
- Tietoa alueesta: Kakslauttanen (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 10.4.2020. <<https://saariselka.com/tietoa-alueesta/kakslauttanen/>>

- Tietoa alueesta: Kiilopää (s.a.). Saariselän keskusvaraamo. 12.4.2020. <<https://saariselka.com/tietoa-alueesta/kiilopaa/>>
- Tietoa alueesta: Saariselkä (2019). Inari-Saariselkä. 7.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/tietoa-alueesta/saariselka/>>
- Tietoa meistä: Yrityksemme historia (s.a.). 13.4.2020. <<https://www.kakslauttanen.fi/fi/tietoa-meista/>>
- Tilastotietoa Inarin kunnasta (2019). Inari. 11.4.2020. <<https://www.inari.fi/fi/inari-info/tilastotietoa.html>>
- Tonni hotelliviikosta Lapissa lentoineen: Älykästä vaiko älytöntä. Kainuun Sanomat 7.7.1991.
- Tourism – an economic and social phenomenon (2019). UNWTO. 4.3.2020. <<https://www.unwto.org/why-tourism>>
- Transforming tourism for climate action (s.a.). UNWTO. 4.3.2020. <<https://www.unwto.org/sustainable-development/climate-change>>
- Tribe, J. (1997). The indiscipline of tourism. *Annals of Tourism Research* 24: 3, 638–657.
- Tribe, J. (2009; toim.). *Philosophical issues in tourism*. 302 s. Channel View Publications, Bristol.
- Trigo, L. G. G. (1998). *A Sociedade pós-industrial e o profissional em turismo*. Papirus, Campinas (cit. Panosso Netto, A. (2009). What is tourism? Definitions, theoretical phases and principles. *Teoksessa* Tribe, J. (toim.): *Philosophical issues in tourism*, 43–61. Channel View Publications, Bristol.).
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Uudistettu laitos. 204 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.
- Tyrväinen, L. (2017). Matkailun ympäristövaikutukset. *Teoksessa* Edelheim, J. & H. Ilola (toim.): *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*, 93–102. Hansaprint Oy, Turenki.
- Tyrväinen, L., M. Uusitalo, H. Silvennoinen & E. Hasu (2014). Towards sustainable growth in nature-based tourism destinations: Clients' views of land use options in Finnish Lapland. *Landscape and Urban Planning* 122, 1–15.
- United Nations conference on international travel and tourism, Rome, 21 August – 5 September 1963: recommendations on international travel and tourism (1963). International Union of Official Travel Organizations. 39 s. New York.
- Urho Kekkonen kansallispuiston, Sompion luonnonpuiston, Kemihaaran erämaa-alueen sekä Vaaranaaavan, Nalka-aavan ja Uura-aavan soidensuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelma (2016). *Metsähallituksen luonnonuojelujulkaisuja C* 143. 168 s.
- Uusia tuulia Inari-Saariselkä matkailualueella (2019). Inari-Saariselkä. 12.4.2020. <<https://www.inarisaariselka.fi/fi/2019/10/22/uusia-tuulia-inari-saariselka-matkailualueella/>>
- Valtavaara, M. (2020). Koronavirus hiljensi Suomen rinteet ja laivat Kemissä – Yllätyspysähdysten vaikutus Lapin matkailuun voi ulottua pitkälle. *Helsingin Sanomat* 6.2.2020. <<https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006397267.html>>
- Verhelä, P. (2014). *Matkailun perusteet*. 215 s. Kuopion Liikekirjapaino Oy, Kuopio.
- Viinikka, P. (2020). Korona muuttaa Lapin matkailua pysyvästi, kriisistä toipumisen ratkaisee jouluseasonki – matkailukeisari Pertti Yliniemi: ”Emme ole heittäneet kirvestä kaivoon”. *Yle uutiset*. 2.5.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11301387>>
- Viitala, L. (1989). Pienen yhdyskunnan vesi- ja jätehuolto – esimerkkinä Saariselän matkailukeskus. *Lapin seutukaavaliitto*. 10.4.2020. <http://www.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=90644&name=DLFE-9694.pdf>
- Vuokraamotoiminta ja suksihuolto (s.a.). Suomen Latu Kiilopää. 10.4.2020. <<https://www.kiilopaa.fi/elamyksia-liikuntaa/vuokraamotoiminta-ja-suksihuolto.html>>

- Wang, N. (2000). *Tourism and modernity: A sociological analysis*. 280 s. Elsevier Science, Oxford (cit. Hall, C. M. (2005). *Tourism: Rethinking the social science of mobility*. 448 s. Pearson Education Limited, Gosport.).
- What is NVivo? (2020). Alfasoft. 24.5.2020. <<https://www.alfasoft.com/fi/tuotteet/tilasto-ja-analyysiohjelmat/nvivo.html>>
- WHO julisti koronaviruksen kansainväliseksi kansanterveysuhaksi (2020). Terveyden ja hyvinvoinnin laitos 31.1.2020. <<https://thl.fi/fi/-/who-julisti-koronaviruksen-kansainvaliseksi-kansanterveysuhaksi>>
- Why Jávri (2019). Jávri. 12.4.2020. <<https://www.javri.fi/about/>>
- Williams, S. (2009). *Tourism geography: a new synthesis*. 2. p. 309 s. Routledge, Oxon.
- Yhdellä henkilöllä todettu koronavirustartunta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirissä (2020). Terveyden ja hyvinvoinnin laitos 26.2.2020. <<https://thl.fi/fi/-/yhdella-henkilolla-todettu-koronavirustartunta-helsingin-ja-uudenmaan-sairaanhoitopiirissa>>
- Ylläksen kylät ja historia (s.a.). Ylläs. 3.5.2020. <<https://www.yllas.fi/tietoa-yllaksesta/yllaksen-kylat-ja-historia.html>>
- Xander van Rijswijk: ”Investoimme Saariselälle, koska uskomme alueen mahdollisuuksiin korkeatasoisena lomanviettopaikkana” (2020). House of Lapland. 30.4.2020. <<https://www.lapland.fi/fi/business-2/xander-van-rijswijk-investoimme-saariselalle-koska-uskomme-alueen-mahdollisuuksiin-korkeatasoisena-lomanviettopaikkana/>>

Liitteet

Liite 1 Haastattelurunko matkailuyritysten edustajille

Haastattelurunko matkailuyritysten edustajille

**kaikille haastateltaville esitetty kysymys, käytetyissä sanamuodoissa pieniä vaihteluja haastattelujen välillä*

***lähes kaikille haastateltaville esitetty kysymys, käytetyissä sanamuodoissa pieniä vaihteluja haastattelujen välillä*

1. Mikä on roolinne yrityksessä? Kauanko olette ollut kyseisessä asemassa/yrittäjänä?*
2. Milloin yritys on perustettu?
3. Mitkä ovat yrityksenne toiminnan pääasialliset painopisteet?
4. Mitkä ovat yrityksenne toiminnan vahvuudet? (Myös Saariselän näkökulma).**
(Lapin Liiton edustajalta kysytty Lapin näkökulmasta, Metsähallituksen edustajalta ei kysytty).
5. Mitkä ovat yrityksenne toiminnan heikkoudet? (Myös Saariselän näkökulma).**
(Lapin Liiton edustajalta kysytty Lapin näkökulmasta, Metsähallituksen edustajalta ei kysytty).
6. Kuinka sesonkiluonteista yrityksenne toiminta on?
7. Miten yrityksenne tarjonta on muuttunut vuosien aikana?
8. Miten Saariselkä on muuttunut yrityksenne toimintavuosien aikana?
9. Miten ympäröivillä alueilla/Saariselällä tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet yrityksenne?
10. Kuinka tärkeäksi koette Urho Kekkosen kansallispuiston läheisyyden matkailun kannalta?
11. Miten yrityksenne palveluja käyttävät matkailijat ovat muuttuneet vuosien aikana?
 - a. Miten matkailijoiden odotukset ja toiveet ovat muuttuneet?
 - b. Onko matkailijoiden ikärakenteessa tapahtunut muutosta? Millaista?
 - c. Onko matkailijoiden perhestatuksessa tapahtunut muutosta? Millaista?
 - d. Miten kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden määrä on muuttunut yrityksenne toimintavuosien aikana?
 - e. Onko yrityksenne toiminnan sesonkivaihteluissa tapahtunut muutosta?
 - f. Ovatko yllä mainitut muutokset vaatineet yritykseltänne toimenpiteitä? Millaisia?
12. Millaiseksi luulette Saariselän alueen kehittyvän seuraavan kymmenen vuoden aikana? **
(Metsähallituksen edustajalta tätä kysytty Urho Kekkosen kansallispuiston näkökulmasta).
13. Millainen haluaisitte yrityksenne olevan kymmenen vuoden kuluttua?

14. Mitä asioita koette haasteiksi/uhiksi yrityksenne toiminnan kannalta?*

(Ei kysytty Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalta eikä Metsähallituksen edustajalta).

15. Mitä asioita koette mahdollisuuksiksi/tulevaisuuden potentiaaliksi yrityksenne toiminnan kannalta?*

(Ei kysytty Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalta eikä Metsähallituksen edustajalta).

16. Millainen on yrityksenne kansainvälisyysstrategia? Korostuuko asiakaskunnassanne jokin tietty kansallisuus? (Millaisena koette nykyisen tilanteen, aiheuttaako se haasteita vai oletteko tyytyväisiä?)

17. Lapin matkailustrategiassa tavoitellaan Lapin matkailun ympärivuotisuuden kehittämistä. Mitä mieltä olette tästä tavoitteesta? Palvelisiko se yrityksenne toimintaa?*

(Ei kysytty Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalta).

18. Lapin matkailustrategian sekä Työ- ja elinkeinoministeriön Matkailun toimialaraportin mukaan yhä kestävämpi matkailu on yksi tulevaisuuden trendeistä. Oletteko huomioineet kestävä matkailun yrityksenne toiminnassa? Miten?*

19. Matkailijamäärä Saariselällä on kasvussa. Mitä mieltä olette tästä kehityksestä? Onko kasvulla mielestänne olemassa jonkinlainen raja, jota ei pitäisi ylittää?*

(Ei kysytty Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalta).

20. Ilmastonmuutos on nostettu yhdeksi teemaksi, joka voi vaikuttaa matkailun kehitykseen Lapissa.*

(Ei kysytty Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalta, Riekkohotellien entiseltä omistajalta eikä Metsähallituksen edustajalta).

a. Näkyvätkö ilmastonmuutoksen vaikutukset jo jotenkin yrityksessänne?

b. Millä tavoin muuttuva ilmasto ja esimerkiksi muuttuvat talviolosuhteet mahdollisesti vaikuttavat yrityksenne?

Liite 2 Haastattelurunko Metsähallituksen edustajalle

Haastattelurunko Metsähallitukselle

1. Kauanko olet työskennellyt suunnittelijana Metsähallituksen Lapin luontopalveluissa?
2. Mitä työsi pitää sisällään?
3. Miten Metsähallitus hoitaa Urho Kekkosen kansallispuistoa?
4. Millainen on Urho Kekkosen kansallispuiston rooli osana Saariselän matkailua?
5. Miten matkailijamäärää mitataan Urho Kekkosen kansallispuistossa?
6. Metsähallituksen tilastojen mukaan Urho Kekkosen kansallispuiston kävijämäärä on kasvanut ainakin viimeisen kymmenen vuoden aikana. Mitkä asiat tähän ovat vaikuttaneet?
7. Kuinka sesonkiluonteista kansallispuiston matkailu on?
8. Osaatko sanoa, minkälaiset Saariselän matkailijat saapuvat myös kansallispuistoon?
9. Miten Urho Kekkosen kansallispuiston palveluja käyttävät matkailijat ovat muuttuneet vuosien aikana?
 - a. Miten matkailijoiden odotukset ja toiveet ovat muuttuneet?
 - b. Onko matkailijoiden ikärakenteessa tapahtunut muutosta? Millaista?
 - c. Onko matkailijoiden perhestatuksessa tapahtunut muutosta? Millaista?
 - d. Miten kotimaisten ja ulkomaisten matkailijoiden määrä on muuttunut yrityksenne toimintavuosien aikana?
 - e. Onko kansallispuiston toiminnan sesonkivaihteluissa tapahtunut muutosta?
 - f. Ovatko eri kulttuurit aiheuttaneet haasteita kansallispuiston toiminnassa?
 - g. Millaisia toimenpiteitä yllä mainitut muutokset ovat vaatineet Metsähallitukselta?
10. Miten luulet Urho Kekkosen kansallispuiston muuttuvan seuraavana kymmenen vuoden aikana?
11. Onko Metsähallituksella jonkinlainen strategia UKK:n suhteen?
12. Lapin matkailustrategiassa on puhuttu Lapin matkailun ympärivuotisuuden kehittämisen tarpeesta. Palvelisiko ympärivuotisemmat matkailijavirrat paremmin kansallispuiston toimintaa (esim. ympäristön rasittumisen kannalta)?
13. Paljon on puhuttu myös kestävä matkailun kehittämisestä esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden suojelemiseksi. Miten Urho Kekkosen kansallispuisto pyrkii toteuttamaan kestävä matkailua?
14. Matkailijamäärä Saariselällä kasvaa edelleen. Mitä mieltä olette tästä kasvusta? Onko tällaisella kasvulla mielestänne olemassa jonkinlainen raja, jota ei pitäisi ylittää?

Liite 3 Haastattelurunko Lapin Liiton edustajalle

Haastattelurunko Lapin Liitolle

1. Kauanko olet työskennellyt Lapin Liitossa matkailuasiantuntijana?
2. Mitä työsi pitää sisällään?
3. Millainen on Lapin matkailun rooli koko Suomen matkailussa?
4. Mitkä ovat Lapin matkailun suurimmat (sisäiset) vahvuudet?
5. Mitkä ovat Lapin matkailun suurimmat (sisäiset) heikkoudet?
6. Millainen on Lapin matkailullinen tasapaino? Mihin matkailu Lapissa keskittyy? Onko jäljellä vielä alueita, joissa olisi käyttämätöntä potentiaalia?
7. Millainen on Lapin liiton toiminnallinen tasapaino? Näkyykö Lapin Liiton toiminnassa esimerkiksi alueellisia keskittyviä (esim. Rovaniemi vs. Utsjoki)?
8. Mikä on Lapin matkailustrategian tausta? Miksi sellaisia tehdään? Miten strategiaprosessi yleensä etenee?
9. Miten Lapin Liitto pyrkii toteuttamaan matkailustrategian tavoitteita paikallisella tasolla?
10. Kehitteillä on ilmeisesti uusi matkailustrategia vuosille 2019-2022. Koska se julkaistaan? Mitä uutta tämä matkailustrategia tuo vanhoihin strategioihin nähden? Millainen skenaariotyö strategian pohjaksi tehdään?
11. Vuosien 2015-2018 matkailustrategiassa puhutaan Lapin matkailun ympärivuotisuuden kehittämisestä. Mitä keinoja tähän on ja onko niitä jo otettu käyttöön?
12. Matkailustrategiassa otetaan esille myös erilaisia matkailuun vaikuttavia megatrendejä, kuten globalisoituminen, liikenneyhteyksien kehittyminen, ympäristötietoisuus, ilmastonmuutos jne.
 - a. Globalisaatioon/kansainvälistymiseen liittyen, kuinka suuri osa Lapin matkailuyrityksistä on ulkomaisessa omistuksessa? Osaatko sanoa, miten kotimaisten ja ulkomaisten yritysten määrät ovat muuttuneet suhteessa toisiinsa viime vuosikymmenten aikana?
 - b. Millainen on Lapin liikenneyhteyksien tilanne tällä hetkellä? Mitä pitäisi kehittää? Miten luulet, että liikenneyhteydet Lapissa tulevat muuttumaan tulevan vuosikymmenen aikana?
 - c. Miten Lapin matkailuyrityksen toteuttavat kestäväää matkailua Lapin Liiton näkökulmasta?
 - d. Miten Lapin Liitto näkee ilmastonmuutoksen matkailun kontekstissa? Millaisia uhkia ja mahdollisuuksia ilmastonmuutokseen liittyy Lapissa?
13. Mitkä ovat Lapin matkailun suurimmat (ulkoiset) uhat?
14. Mitkä ovat Lapin matkailun suurimmat (ulkoiset) mahdollisuudet?

15. Matkailijamäärä Lapissa kasvaa edelleen. Mitä mieltä olette tästä matkailijamäärän kasvusta? Onko tällaisella kasvulla mielestänne olemassa jonkinlainen raja, jota ei pitäisi ylittää?

16. Miten luulet, että Lapin matkailu kehittyy seuraavan kymmenen vuoden aikana?

17. Teen gradua liittyen Saariselän matkailuun, matkailun kehittymiseen sekä sen tulevaisuuteen. Kuinka tuttua Saariselän alue on itsellesi? Millainen on Saariselän rooli Lapin matkailussa? Miten luulet, että Saariselän alue kehittyy seuraavan kymmenen vuoden aikana?

Liite 4 Haastattelurunko Inari-Saariselkä Matkailu Oy:n edustajalle

Inari-Saariselkä Matkailu Oy

1. Kauanko olet työskennellyt matkailukoordinaattorina Inari-Saariselkä Matkailu Oy:ssä?
2. Mitä työsi pitää sisällään?
3. Millainen on matkailuorganisaation historia alueella? Miksi ja milloin se on alun perin perustettu?
4. Mitä organisaation toimintaan kuuluu? Miten sen toiminta on muuttunut vuosien aikana?
5. Voiko organisaatio vaikuttaa paikallisten yritysten toimintaan ja millä keinoilla?
6. Millainen on organisaation ja Lapin Liiton suhde?
5. Millainen on Saariselän matkailualueen rooli koko Lapin matkailussa?
6. Miten Saariselän alue on kehittynyt matkailullisesti vuosien varrella?
7. Mitkä ovat Saariselän matkailun suurimmat (sisäiset) vahvuudet?
8. Mitkä ovat Saariselän matkailun suurimmat (sisäiset) heikkoudet?
9. Millaiseksi luulet Saariselän alueen matkailun kehittyvän seuraavan kymmenen vuoden aikana?
10. Mitkä ovat Saariselän matkailun kehityksen suurimmat (ulkoiset) uhat?
11. Mitkä ovat Saariselän matkailun kehityksen suurimmat (ulkoiset) mahdollisuudet?
12. Lapin matkailustrategiassa on puhuttu Lapin matkailun ympärivuotisuuden kehittamisestä. Mitä mieltä olette tästä tavoitteesta?
13. Lapin matkailustrategian sekä Työ- ja elinkeinoministeriön Matkailun toimialaraportin mukaan yhä kestävämpi matkailu on yksi tulevaisuuden trendeistä. Oletteko huomioineet kestävä matkailun organisaationne toiminnassa? Miten?
14. Matkailijamäärä määrä Saariselällä kasvaa edelleen. Mitä mieltä olette tästä matkailijamäärän kasvusta? Onko tällaisella kasvulla mielestänne olemassa jonkinlainen raja, jota ei pitäisi ylittää?
15. Myös ilmastonmuutos on nostettu teemaksi, joka voi vaikuttaa matkailun kehitykseen Lapissa. Onko organisaationne pohtinut ilmastonmuutoksen mahdollisia vaikutuksia Saariselän matkailuun?

Liite 5 Haastattelurunko Elinkeinot & Kehitys Nordican edustajalle

Haastattelurunko Elinkeinot & Kehitys Nordicalle

1. Olet aloittanut Inarin kunnan elinkeinojohtajana ilmeisesti vuonna 2016. Mitä teit sitä ennen?
2. Mitä työsi elinkeinojohtajana pitää sisällään?
3. Miten suuri rooli matkailulla on Inarin kunnan elinkeinojen joukossa?
4. Millainen rooli Saariselällä on Inarin kunnassa?
5. Onko Saariselän kaavoitus todettu toimivaksi matkailun kannalta ja onko alueelle tulossa muutoksia kaavoituksen osalta?
6. Mitkä ovat Saariselän matkailulliset vahvuudet?
7. Mitkä ovat Saariselän matkailulliset haasteet?
8. Millainen rooli Urho Kekkosen kansallispuistolla on Saariselän matkailussa?
9. Millaiseksi luulet Saariselän kehittyvän seuraavan kymmenen vuoden aikana?
10. Millainen on Saariselän saavutettavuus?
11. Lapin matkailustrategian sekä Työ- ja elinkeinoministeriön Matkailun toimialaraportin mukaan yhä kestävämpi matkailu on yksi tulevaisuuden trendeistä. Miten olette huomioineet kestävän matkailun Inarin kunnassa ja Saariselällä?

Liite 6 Haastattelurunko Riekkohotellien entiselle omistajalle

Haastattelurunko Riekkohotellien entiselle omistajalle

1. Miksi alun perin päädyit ostamaan Riekkonkiepin?
2. Riekkonlinna oli tunnettu kokous- ja konferenssihotellina. Miksi päädyitte tällaiseen valintaan, oliko tällaisille hotelleille erityistä kysyntää 1980-luvulla?
3. Miten lama vaikutti Riekkohotelleihin?
4. Mitkä olivat Riekkohotellien vahvuuksia? Entä haasteita?
5. Vuonna 1997: ”Ympäristö ja kierrätys matkailun valiksi” → ilmeisesti alettiin miettimään enemmän kestävästä kehityksestä. Oliko kestävä matkailu osa myös Riekkohotellien toimintaa ja käytettiinkö sitä esimerkiksi markkinoinnissa?
6. Inari-Saariselkä Matkailu Oy oli ilmeisesti ennen Pohjois-Lapin Matkailu Oy. Toimiko kyseinen organisaatio hyvin Riekkohotellien aikana? Edistikö se esimerkiksi yritysten välistä yhteistyötä? (Saariselkä 2020)
7. 1990-luvun lopussa suurin osa Saariselän matkailijoista oli talvisesongin aikana kotimaisia ja kesäsesongin aikana ulkomaalaisia. Osaatko sanoa mistä syystä tämä on muuttunut 2000-luvun aikana? (Saariselkä 2020)
8. Eräässä uutisessa nostettiin esiin, että olet ollut tärkeä tekijä Saariselän ympärivuotisuuden kehittämisessä, jotta esimerkiksi talvisesonki saatiin houkuttelevammaksi. Millaisena koet joko Saariselän nykyisen sesonkivuonteisuuden tai sesonkivuonteisuuden yrittäjyytesi loppuvaiheessa? Koetko, että ympärivuotisuutta tulisi edelleenkin kehittää alueella?
9. Saariselän vision mukaan alueelle tarvittaisiin esimerkiksi koulu, terveysasema, kirjasto, pankki jne. Koettiinko tällaisille palveluille tarvetta Riekkohotelli aikana? (Saariselkä 2020)
10. Yhteisvastuu joulukuun 1986: ”Matkailu tarvitsee eläviä kyläkeskuksia”. Koettiinko Saariselällä ongelmaksi se, että matkailu ei ollut syntynyt jo olemassa olevaan kylään, vaan alue nimenomaan rakennettiin matkailukäyttöön?
11. Saariselkä oli ilmeisesti ainakin 1980-luvulla suomalaisten huvittelupaikka, jota verrattiin Las Vegasiin. Kuitenkin 2000-luvun vaihteessa ja varsinkin nyt elämysten haku on kasvanut entisestään. Onko tämä vaatinut yrityksiltä paljon toimenpiteitä?
12. 1990-luvun loppupuolella puhuit siitä, miten matkailun kasvu on hyvin hallittua. Matkailijamäärä Saariselällä on edelleen nousussa, koetko kasvun olevan edelleen hallittua?
13. Monet haastateltavani kokevat Saariselän haasteiksi esimerkiksi sen saavutettavuuden ja osaavan työvoiman sekä heidän asuntojensa pulan. Olivatko tällaiset asiat haasteita jo oman yrittäjyytesi aikana?
14. Koetko Saariselän kaavoituksen olevan onnistunut? Entä yleinen ulkonäkö?
15. Millaiseksi luulet, että Saariselkä kehittyy esimerkiksi seuraavan kymmenen vuoden aikana?
16. Mitkä ovat kehityksen suurimmat haasteet? Entä mahdollisuudet?

Liite 7 Tietosuojalomake

Tietosuojalomake Turun yliopiston maantieteen ja geologian laitoksen pro gradu -tutkielmaa varten

Olen maantieteen maisterivaiheen opiskelija ja teen pro gradu -tutkielmaani liittyen Saariselän matkailuun, sen kehitykseen sekä matkailun tulevaisuuteen Saariselällä. Haastatteluaineistoa käytetään ainoastaan tätä pro gradu -tutkielmaa varten. Säilytän haastattelun (ml. äänitiedoston, mahdolliset muistiinpanot ja haastattelun tekstiversion) pro gradu -tutkielmani valmistumiseen ja hyväksymiseen saakka. Tietoja säilytetään salanasuojatulla henkilökohtaisella laitteella. Tietoja käytetään yliopiston yleisen edun mukaisen tehtävän toteuttamiseen ja tietosuojalakiin perustuen (lue lisää: www.utu.fi/fi/tietosuoja/Tietosuojailmoitus/).

Annan luvan käyttää nimeäni ja/tai tehtävänimikettäni pro gradu -tutkielmassa (mikäli vain toista, ympyröi kyseinen vaihtoehto):

listauksessa haastatelluista asiantuntijoista

haastatteluja tulkittaessa esimerkiksi mahdollisten siteerausten yhteydessä

En halua nimeäni tai taustaorganisaatiotani käytettävän pro gradu -tutkielmassa

Voitte olla yhteydessä minuun pro gradu -tutkielmaani liittyen joko sähköpostilla () tai puhelimitse ().

Haluan nähdä pro gradu -tutkielman ne osiot, joissa antamiani tietoja esiintyy, ennen tutkielman julkaisua

Allekirjoituksella annan suostumukseni ylläesitettyihin pyyntöihin:

Allekirjoitus

Nimen selvennys

Aika ja paikka