



MATKAILU TULI KYLÄÄN

Asukkaiden näkemyksiä kotikylän muuttumisesta
matkailukohteeksi

Anne Loikkanen 148390
Joensuun yliopisto
Maantieteen laitos
Vapaa-ajan ja virkistyspalveluiden maisteriohjelman
pro gradu -tutkielma
Kesäkuu 2007

Tutkimuksen kohteena on paikallisyhteisö, jossa matkailuelinkeinolla on kasvava merkitys. Kohdealueena on Savonlinnaan kuuluva Oravin kylä noin 45 kilometriä Savonlinnan keskustasta. Kylään on noussut muutaman viimeisen vuoden aikana merkittävä matkailukeskittymä, se sijaitsee kylää halkovan kanavan varrella, jonka ympäristöön kylän elämä on keskittynyt. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, mikä on paikallisten asukkaiden näkemys kylän kehityksestä matkailun kehittymisen myötä ja millainen on kyläläisten asennoituminen matkailuun. Tutkimuksen tuloksena pyrittiin saamaan vastauksia siihen, millaisia ovat matkailun vaikutukset kyläläisten elämään ja onko matkailu kylän kehitykselle ja paikallisille asukkaille positiivinen asia. Tarkasteltiin myös millainen on kyläläisten ja matkailuyrittäjien keskinäinen suhde.

Tutkimusta varten haastateltiin kyläläisiä, haastattelujen teemoina olivat matkailu, paikka, identiteetti ja yhteisöllisyys. Teemojen avulla käsiteltiin matkailun vaikutuksia Oravin kylällä paikallisen asukkaan näkökulmasta. Haastatteluissa tulivat esille kulttuuri, hintakehitys, ympäristö, työllisyys, maisema ja matkailijamäärät paikallisten sietokykyyn vaikuttavina tekijöinä.

Tutkimus osoitti, että Oravin kyläläiset suhtautuvat matkailuun ja matkailijoihin myönteisesti. Paikalliset asukkaat kokevat, että matkailun avulla kylän elinvoimaisuus voidaan taata ja kyläläisten omaan elämän laatuun matkailuelinkeinon kehittyminen tuo parannusta.

Tekijä: Anne Loikkanen

Opiskelijanumero: 148390

Tutkimuksen nimi: Matkailu tuli kylään

Asukkaiden näkemyksiä kotikylän muuttumisesta matkailukohteeksi

Tiedekunta/oppiaine: Yhteiskuntatieteiden tiedekunta/Vapaa-ajan ja virkistyspalveluiden maisteriohjelma

Sivumäärä: 70

Aika: 8.6.2007

Työn laatu: Pro gradu-tutkielma

Avainsanat: Paikka, paikallisuus, kylä, tila, matkailu

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	3
1.1. Matkailun maantieteellinen kehys paikallisuuteen	4
1.2. Paikallisten asennoituminen matkailuun aiempien tutkimusten valossa	4
1.3. Tutkimusongelma	6
2. MATKAILUN VAIKUTUKSET KOHDEALUEELLA	9
2.1. Matkailun vaikutusten yleinen viitekehys	9
2.1.1. Taloudelliset vaikutukset	11
2.1.2. Fyysiset vaikutukset	12
2.1.3. Sosiaaliset vaikutukset	13
3. KESTÄVÄ MATKAILU	16
3.1. Sosiaalisesti kestävä matkailu	17
3.2. Matkailun kantokyky ja kestävä matkailu	19
3.3. Matkailukeskittymän elinkaari ja kantokyky	20
4. PAIKALLISVÄESTÖN ASEENTEITA KUVAAVIA TEORIOITA	23
5. PAIKKA JA PAIKALLISET SUHTEESSA MATKAILUKESKITTYMÄÄN	26
6. TUTKIMUSALUE	30
7. AINEISTO JA MENETELMÄT	33
7.1 Haastatellut henkilöt	35
8. HAASTATTELUT TEEMOITTAIN	36
8.1. Matkailu ja matkailijat Oravin kylällä	37
8.2. Paikka ja sen merkitys identiteetille	40
8.3. Kyläyhteisö	45
8.4. Maisema ja kylämiljööön muutos	47
8.5. Matkailun kehittyminen Oravissa	51
9. JOHTOPÄÄTÖKSET	55
9.1 Matkailun vaikutukset Oravin kylällä	55
9.2. Oma tila ja matkailutila	59
9.3 Jatkotutkimukset	62
9.4. Lopuksi	63

LÄHTEET

1. JOHDANTO

”Siis tämmössii *****liiterilöitä niin ku tämä Ruukirranta, näeton mualima täynnä.” Tämä kommentti voimasanoihin höystettynä on paikkakuntalaisen mielipide kotikylälle nousseen matkailukeskittymän kauppa -ja ravintolarakennuksesta. Lauseesta kuvastuu se, että matkailun aiheuttamat muutokset kohdealueilla eivät välttämättä ole paikallisille mieluisia. Maisemalliset tekijät, jotka ovat olleet yhtenä vaikuttimena hakeuduttaessa seudulle asumaan tai siellä vuosikymmeniä viihtymiseen, muuttuvat matkailuelinkeinon kehittyessä. Vai voisiko olla niin, että matkailu ja sen kehittyminen lisäävät paikallisten viihtyvyyttä omalla seudullaan?

Myönteisesti turismiin suhtautuva kantaväestö on alueen matkailuelinkeinolle ilmeinen kilpailuetu (Järviluoma 1993, 9). Matkailijoiden tyytyväisyys ja matkailun menestyksellisen kehittäminen ovat tutkimusten mukaan tiiviissä yhteydessä siihen, miten kohdealueen paikallisväestö suhtautuu matkailuun. Tästä johtuen on hyödyllistä selvittää paikallisten asukkaiden asenteita matkailua kohtaan ja pyrkiä huomioimaan paikallisväestö mahdollisimman hyvin. (Saarinen & Varanka 1998, 1.) Martikainen (2006, 11) toteaa artikkelissaan suomalaisen kylämatkailun kehittämisestä, että asiakas on; ei vain matkailuyrityksen, vaan koko kylän asiakas. Ines Antti-Poika (1999, 139) mainitsee samaan tapaan, että matkan onnistumiseen oleellisesti vaikuttava tekijä on paikallisväestön asennoituminen matkailijoihin, jolloin paikallisväestön vieraanvaraisuus voi olla alueen vetovoimatekijä.

Muun muassa näistä paikallisuuden ja yhteisöllisyyden näkökulmista nousee mielekkyys omaan tutkimukseeni, jossa pyrin keskittymään yksittäisten matkailumuotojen tai matkailijoiden sijaan siihen yhteisöön, jossa ilmiö tapahtuu. Tutkimuksen aihe on muodostunut opintojen edetessä omasta kiinnostuksestani matkailun aiheuttamiin muutoksiin yksilöiden elintilassa.

1.1. Matkailun maantieteellinen kehys paikallisuuteen

Maantieteellä tieteenalana on hyvät lähtökohdat matkailun tutkimukseen, koska matkailu on suuressa määrin alueellinen ilmiö, jonka peruselementtejä ovat matkailijoiden lähtö- ja kohdealueet sekä niitä yhdistävinä linkkeinä matkailureitit. Lisäksi synteettisenä perustieteenä maantiede jakautuu sektoreihin, joista käsin matkailua voidaan lähestyä sekä luonnontieteellisistä että yhteiskuntatieteellisistä näkökulmista. Näiden syistä monimuotoisen matkailuilmiön haltuunotto käy parhaiten alueellisten tekijöiden ja rakenteiden muodostamassa maantieteellisessä viitekehikossa, johon liitetään yhteiskunnallis-taloudelliset ulottuvuudet alueellisina muuttujina tai vakioina.

Analysoimalla itse matkailualueita osa-alueiden, matkailukeskusten ja –reittien sekä toteutuneen matkailun vuorovaikutusjärjestelmänä, saadaan välineitä matkailun suunnitteluun, edistämiseen ja markkinointiin. (Vuoristo 1998, 15-19.)

Maantieteen peruskäsitteet, kuten tila, paikka ja maisema ovat osa maantieteellistä kieltä, jolta positivistinen metodologia edellyttää tarkkuutta ja varmuutta. Humanistinen metodologia voi sen sijaan pyrkiä käsitteiden takana rakentuvan kokemuksellisuuden tarkasteluun, jolloin käsitteiltä ei tarvitse eikä voi edellyttää matemaattista tarkkuutta. (Häkli 1999, 81.) Tutkimuksessani tarkastelen matkailun vaikutuksia paikallisten ihmisten elämään maantieteen käsitteiden ja ajatusmallien avulla käyttäen apuna humanistisen maantieteen tila- ja paikka –käsitteitä.

1.2. Paikallisten asennoituminen matkailuun aiempien tutkimusten valossa

Matkailijoiden ja paikallisen väestön kohtaaminen on varsin yleinen teema kansainvälisessä matkailun tutkimuksessa ja suomalaisessakin matkailututkimuksessa aihetta on jonkin verran tutkittu (esim. Järviluoma 1993; Varanka 2001; Vanhamäki 2003). Paikallisen väestön ja matkailijan kohtaamisessa käytetään usein käsitteitä isäntä ja vieras. Isännällä viitataan kohdeyhteisöön tai kohdealueen väestöön, vieras puolestaan on kohteessa vierailleva matkailija. (Lämsman 2004, 19–20.) Valene L. Smithin (1989) toimittama teos *Hosts and Guests the Anthropology of Tourism* on yksi merkittävimpiä teoksia matkailun vaikutuksista isäntäyhteisöön. Cohen (1984) on todennut matkailun edistävän kulttuurien välistä vaihtoa ja paikallisten asukkaiden oman kulttuurisen identiteetin olemassaoloa alueen

isäntinä. Toisaalta Pizam & Milman (1978, 1998) toteavat, että turismi voi johtaa isäntäyhteisönsä vakaviin ongelmiin. (Upchurch & Teivane 2000, 499–502.)

Tutkimukset, jotka kuvaavat paikallisväestön asenteita matkailua kohtaan ovat pääasiallisesti keskittyneet matkailun sosiaalisiin ja kulttuurisiin vaikutuksiin (esim. Krippendorf 1999) tai ovat olleet vertailua paikallisten asukkaiden asenteiden ja matkailun kehittämisasteen välillä (Upchurch & Teivane 2000, 499–502). Perdue ym. (et al. 1990) mainitsevatkin, että sosioekonomiset tekijät ovat jokseenkin merkityksettömässä roolissa tarkasteltaessa paikallisten asukkaiden asenteiden muutoksia matkailun kehittyessä alueella (Harrill 2004, 252). Samoin Krippendorf (1999, 45) toteaa, että matkailun tutkimuksessa keskitytään yleensä matkailijan näkökulmiin ja käyttäytymiseen. Piia Varanka (2001) on omassa pro gradu -tutkielmassaan toisaalta todennut, että matkailun ja paikallisten asukkaiden välisestä suhteesta on olemassa hyvin vähän tutkittua tietoa. Hänen mukaansa matkailun sosiaalisiin ja kulttuurisiin vaikutuksiin on kiinnitetty paljon vähemmän huomiota kuin matkailun taloudellisiin ja fyysisiin vaikutuksiin. Varangan huomio kiinnittyy lähinnä kotimaisiin tutkimuksiin, joita on vähäisesti verrattuna ulkomaiseen.

Esimerkkinä suomalaisesta matkailututkimuksesta on Varangan tutkimuksen lisäksi mainittava Jari Järviluoman (1993) tutkimus *Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin -esimerkkinä Kolarin kunta*, joka on yksi harvoista kotimaisista paikalliseen näkökulmaan kohdistuvista tutkimuksista. Susanna Vanhamäen (2003) pro gradu – tutkielma: *Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä? Paikallisväestön asennoituminen matkailuun Kuusamon Rukalla* käsittelee samaa teemaa.

Paikallisväestön suhtautuminen matkailuun vaihtelee, ja esimerkiksi Krippendorf (1999) on jakanut paikallisen väestön viiteen ryhmään matkailuun suhtautumisen perusteella; Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat matkailupalvelujen työllistämät henkilöt, jotka suhtautuvat matkailuun myönteisesti. Toisen ryhmän muodostavat paikalliset matkailuyrittäjät ja yrittäjät, joiden toiminta kytkeytyy matkailuun epäsuorasti. Kolmas ryhmä on se väestönosa, joka on suorassa kontaktissa turisteihin, mutta ei saa kuin osan tuloistaan matkailusta. Neljännen ryhmän muodostavat paikalliset, jotka eivät juuri lainkaan ole tekemisissä matkailijoiden kanssa. Heidän asenteensa vaihtelevat, mutta tietynlainen välinpitämättömyys on vallitsevaa. Viides ryhmä ovat poliitikot ja viranhaltijat, jotka alueen elinkeinoelämän

kehittämiseen vedoten tukevat matkailun kehittämistä. (Hemmi & Vuoristo 1993, 277-278.)

Matkailun alueelleen aiheuttamien vaikutusten tarkastelussa on käytetty apuvälineenä myös erilaisia malleja ja kehitysvaiheteorioita. Matkailualueen kehittymisen ja sen aiheuttamien muutosten tarkastelussa eräänä keskeisimpänä näkökulmana on toiminut Richard Butlerin (1980) kehittämä matkailualueen elinkaarimalli, jossa tarkastellaan matkailualueen eri vaiheita sen syntymisestä matkailun hiipumiseen alueella. Snepenger (*et al* 2003, 569) näkevät viisi eri vaihetta paikallisten ja matkailijoiden käyttäytymisessä; matkailijoiden tulosta alueelle siihen vaiheeseen asti, jolloin paikalliset kokevat alueen kuuluvan kokonaan turismille. Ap ja Crompton (1993) etenevät omassa kehitysvaihemallissaan samaan tapaan päätyen paikallisten luovuttavaan asenteeseen matkailua kohtaan. Edelleen Smith ja Krannich (1998) määrittelevät tutkimuksessaan Länsi-Amerikan maaseutuyhteisöjä suhteessa matkailuun turismikylläntyneestä turisminälkävään yhteisöön. (Harrill 2004, 257–258.) Ryanin (1991) Doxeyn irridex –teoria kuvaa sekin, miten paikallisväestön asenteet turisteja kohtaan muuttuvat turistialueen erilaisissa kehitysvaiheissa innostuksesta vastustukseen. (Honkanen 1999, 9.)

1.3. Tutkimusongelma

Tutkimukseni kohteena on paikallisyhteisö, jossa matkailuelinkeinolla on kasvava merkitys. Kohdealueena on Savonlinnaan kuuluva Oravin kylä noin 45 kilometriä Savonlinnan keskustasta. Kylään on noussut muutaman viimeisen vuoden aikana merkittävä matkailukeskittymä, se sijaitsee kylää halkovan kanavan varrella, jonka ympäristöön kylän elämä on keskittynyt.

Tutkimuskysymyksenä on: tuntuuko kylä asukkaidensa mielestä omalta kotikylältä matkailun kehittyessä? Tutkimukseni tavoitteena on selvittää, mikä on paikallisten asukkaiden näkemys kylän kehityksestä matkailun kehittymisen myötä ja millainen on kyläläisten asennoituminen matkailuun. Tutkimukseni tuloksena pyrin saamaan vastauksia siihen, millaisia ovat matkailun vaikutukset kyläläisten elämään ja onko matkailu kylän kehitykselle ja paikallisille asukkaille positiivinen asia. Pyrin myös hahmottamaan, millainen on kyläläisten ja matkailuyrittäjien keskinäinen suhde.

Tutkimuksen teoriaosan pohjana ovat matkailun vaikutukset kohdealueellaan: taloudelliset, ekologiset ja sosiaaliset vaikutukset. Nämä ovat samalla myös matkailun kestävyiden kolme peruselementtiä (esim. Müller 1994, 132; Saarinen 1998, 17), jotka luovat perustaa tutkimukselleni, jossa keskityn etenkin matkailun sosiaalisiin vaikutuksiin ja sosiaaliseen kestävyteen. Butlerin (1980) luoman matkailukeskittymän elinkaarimallin oleellinen tekijä on kantokyvyn käsite, jonka mukaan paikallisväestön matkailuun asennoituminen on riippuvainen alueen matkailun kehitystasosta. Yleensä paikallisten asukkaiden asenteiden oletetaan muuttuvan kielteisemmiksi matkailijamäärän ja matkailutoimintojen intensiteetin ylittäessä kriittisen pisteen, josta käytetään nimitystä kantokykyraja. (Järviluoma 1993, 37.)

Tässä tutkimuksessa matkailun sosiaalisilla vaikutuksilla on painopiste, josta nousee käsite kestävä matkailu ja erityisesti sosiaalinen kestävyys. Tähän käsitteeseen nivoutuu kantokyky, jonka ylittymisen jälkeen kohdealueen sosiaalinen ympäristö ja paikallisväestön suhtautuminen matkailuun muuttuvat huonompaan suuntaan (Saarinen 1998, 20). Kantokyvystä käytetään myös nimitystä sietokyky etenkin, kun halutaan viitata inhimillisiin eli ihmisten keskinäiseen vuorovaikutukseen liittyviin tekijöihin (Kauppila 1995, 29). Työväni sietokyky tulee esille tarkastellessani Oravin kylän asukkaiden asenteita matkailuun; kantokykyä ei mitata kvantitatiivisin määrein, vaan tarkasteluni on laadullista.

Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen, vaikka kvalitatiivisten menetelmien käyttö asukkaiden asenteiden tutkimuksessa on Suomessa ollut vähäistä (Vanhamäki 2003, 7-8). Aineiston hankinnan metodina ovat haastattelut. Puolistrukturoitu eli teemahaastattelu sopii käytettäväksi tilanteissa, joissa halutaan selvittää heikosti tiedostettuja asioita kuten arvostuksia, ihanteita ja mielipiteitä perusteluineen. Tällöin haastattelu kohdistuu ennalta valittuihin teemoihin eikä vastaajien määrän tarvitse olla kovin suuri. (Metsämuuronen 2005, 226.)

Kvalitatiivinen tutkimus tuntui itselleni sopivimmalta tavalta löytää vastauksia haluamiini kysymyksiin. Näin oli mahdollista esittää lisäkysymyksiä haastattelun kuluessa, ja haastatteluissa käsiteltiin kiinnostavia asioita, joita kyselylomakkein ei kenties olisi esiin tullut.

Aineiston tarkastelua rikastuttaa humanistinen ajattelutapa, jolloin käsitteiltä ei tarvitse edellyttää matemaattista tarkkuutta. Karjalaisen (1986) mukaan esimerkiksi maisema voi-

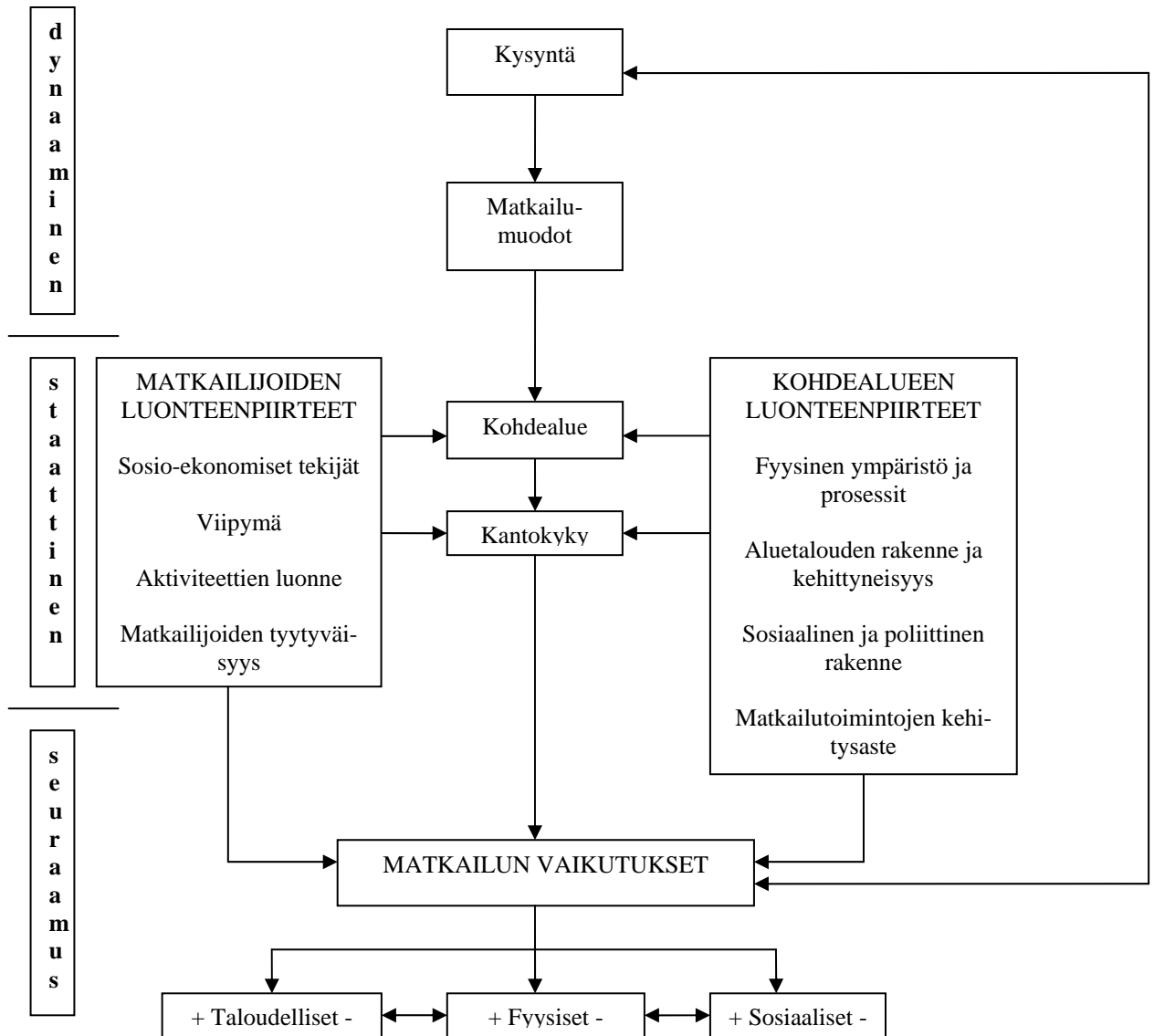
daan ymmärtää paikkaan läheisesti sidoksissa olevana elettyinä ympäristönä, joka muodostuu omakohtaisista kokemuksista. (Häkli 1999, 81.) Näitä omakohtaisia näkökulmia paikkaan ja maisemaan sain henkilöiltä, jotka ovat eri-ikäisiä Oravissa joko kokoaikaisesti tai jaksoittain loma-aikoina asuvia. Vastaajien määrää en halunnut rajoittaa etukäteen, vaan jatkoin haastattelujen tekemistä niin kauan, että koin vastausten alkavan toistua ja saturatio aineiston osalta tuli saavutettua.

2. MATKAILUN VAIKUTUKSET KOHDEALUEELLA

Matkailun roolia alueiden kehityksessä voidaan eritellä luonnehtimalla sen erilaisia vaikutuksia. Yleensä matkailun vaikutukset jaetaan kolmeen ryhmään: taloudellisiin, fyysisiin ja sosiaalisiin (Mathieson & Wall 1982, 15; Järviluoma 1993, 27). Näistä alueellisessa kehittämissä politiikassa korostuvat yleensä taloudelliseen kehitykseen vaikuttavat tekijät (Aho 1997, 114). Matkailutoiminnot ovat Oravissa vielä kehitysvaiheensa alkutaipaleella: fyysinen luonnonympäristö on matkailun kannalta tärkeässä asemassa ja alueen vetovoimatekijä. Oravin kylälle, kuten matkailualueille yleensä, taloudelliset vaikutukset ovat merkittäviä alueen kehittymisen kannalta. Kuten Vanhamäki (2003, 12) toteaa: matkailu poikkeaa monista muista elinkeinoista siten, että sitä voi harjoittaa erinomaisesti myös syrjäisemmällä alueella. Erityisesti näille perifeerisille alueille matkailun myönteiset taloudelliset vaikutukset ovat hyvin tärkeitä. Myös Kauppilan (1995, 2) mukaan matkailun taloudelliset vaikutukset on katsottu myönteiseksi perifeerisillä alueilla, joilla yritysten liikevaihto jäisi pelkästään oman väestön varassa kannattamattoman alhaiseksi.

2.1. Matkailun vaikutusten yleinen viitekehys

Kuviossa 1 on hahmoteltu matkailun vaikutusten yleistä viitekehystä. Viitekehys koostuu eräistä keskeisimmistä matkailun osatekijöistä ja niiden välisistä kytkennöistä. Mathiesonin ja Wallin (1982, 15) mukaan matkailu rakentuu kolmesta eri peruselementistä: dynaamisesta, staattisesta ja seuraus-elementistä. Viitekehystä käy ilmi, että matkailun vaikutukset ovat sidoksissa matkailijoiden ja kohdealueen luonteenpiirteisiin. Matkailijoiden luonteenpiirteisiin kuuluvat sosioekonomiset tekijät, viipymä, aktiviteettien luonne ja matkailijoiden tyytyväisyys. Kohdealueen luonteenpiirteitä ovat fyysinen ympäristö ja prosessit, aluetalouden rakenne ja kehittyneisyys, sosiaalinen ja poliittinen rakenne sekä matkailutoimintojen kehitysaste. Tähän mukailtuun viitekehukseen en ole ottanut seuraus-elementistä vaikutusten hallintaa ja keinoja siihen. Tämä siitä syystä, että ne eivät ole työni kannalta merkityksellisiä, koska tässä yhteydessä painotus on matkailun sosiaalisissa vaikutuksissa.



Kuvio 1. Matkailun vaikutusten yleinen viitekehys (Mathieson & Wall 1982, 15 mukailen).

Järviluoman (1993, 27) mukaan matkailun vaikutusten jaottelu kolmeen ryhmään on kuitenkin keinotekoinen, koska todellisuudessa eri luokkien väliset rajat ovat epäselviä. Seurausvaikutuksista taloudelliset vaikutukset muodostuvat niistä rahallisista hyödyistä tai kustannuksista, jotka ovat tulosta alueen matkailupalvelujen käytöstä. Fyysiset vaikutukset ovat matkailutoimintojen aiheuttamia muutoksia luonnonympäristössä ja tähän liittyvät myös rakennetussa ympäristössä tapahtuvat muutokset. Matkailun sosiaaliset vaikutukset koostuvat paikallisten asukkaiden elintavoissa tapahtuvista muutoksista. Työssäni keskityn matkailun sosiaalisiin vaikutuksiin, mutta kuten kuviosta ilmenee, kaikki vaikutukset ovat vuorovaikutuksessa toistensa kanssa. Esimerkiksi fyysinen rakentaminen voi parantaa

elämän laatua, jolloin yhdistyvät fyysiset ja sosiaaliset vaikutukset. Tällainen esimerkki on uskoakseni mahdollista löytää Oravista ja sen matkailukeskittymästä.

2.1.1. Taloudelliset vaikutukset

Matkailun taloudelliset vaikutukset alueilla ovat monimuotoisia, ja ne vaihtelevat alueittain. Yleensä taloudellisia vaikutuksia pidetään enimmäkseen positiivisina, kun taas fyysiset ja sosiaaliset vaikutukset ovat enimmäkseen negatiivispainotteisia. (Järviluoma 1993, 27.) Taloudellisia etuja matkailusta kohdealueella ovat ensi sijassa:

- uudet työpaikat ja tätä kautta kasvavat palkkatulot
- elinkeinotoiminnan kasvava liikevaihto ja kannattavuus
- kuihtumassa olevien perinteisten tuotantomuotojen sekä myös kulttuuri- ja luonnonympäristön arvon nousu
- uusien toimijoiden tulo alueelle ja aluetalouden piristyminen tätä kautta
- uusien tuotantoideoiden ja matkailijoiden myötä tapahtuva aluetalouden modernisaatio
- alueen ja sen tuotteiden tunnettuuden lisääntyminen (Aho 1997, 116.)

Negatiivisiin vaikutuksiin kuuluvat muun muassa matkailun sesonkiluonteisuus ja alueen liiallinen riippuvuus matkailusta (Järviluoma 1993, 28). Matkailuelinkeinon kehittämistä perustellaan yleisimmin työllisyysnäkökohdilla. Matkailu luo suoranaisia työpaikkoja majoitus-, ravitsemis- ja ohjelmalvelutoimintaan. Epäsuorasti matkailu työllistää esimerkiksi rakennustoiminnassa, kaupassa ja liikennepalveluissa. Matkailijoiden alueella käytämä rahamäärä muodostaa bruttotulon, jonka yritykset tai yksityiset henkilöt saavat taloudellisen toimintansa tuloksena matkailijoilta. Tulon hankkimiseksi pyritään matkailijoilta saamaan maksimihyöty, mikä vaikuttaa hyödykkeiden ja palveluiden hintoihin niitä korottavasti varsinkin sesonkiaikoina. Hintojen muutos koskee näin ollen myös paikallisia asukkaita matkailukohteessa ja yksinomaan matkailun varassa elävät alueet ovatkin herkkiä ulkoisille suhdannevaihteluille tai matkailijoiden mieltymyksissä tapahtuville muutoksille. (Mathieson & Wall 1982, 87-88; Järviluoma 1993, 29.)

Oravissa matkailun merkitys työllistäjänä ei ole ympärivuotisesti sama vaan kausiluontoista. Suoran työllistävän vaikutuksen lisäksi on oletettavaa, että tuloja saadaan myös jonkin verran välillisesti matkailusta esimerkiksi rakennustoiminnan kautta. Kyläkaupan tulojen voidaan tavallaan myös katsoa olevan välillisiä matkailutuloja. Matkailutoiminta on lisännyt kylän tunnettuutta, ja Oravin matkailuyrittäjät ovat verkostoitumalla alueen muiden yrittäjien kanssa saaneet syntymään alueelle uudenlaisia matkailutuotteita, kuten retkiluistelua.

2.1.2. Fyysiset vaikutukset

Matkailun fyysisillä vaikutuksilla viitataan useimmiten ekologisiin tai ympäristövaikutuksiin (Järviluoma 1993; Mathieson & Wall 1982). Suurin osa matkailun ympäristövaikutuksia käsittelevistä tutkimuksista on keskittynyt matkailun haittavaikutuksiin. Matkailulla on joissakin tapauksissa myös ympäristön kannalta myönteisiä seurausvaikutuksia. (Järviluoma 1993, 31.) Myös Valkama (1997, 97) toteaa, että tarkasteltaessa luontomatkailun ja ympäristönsuojelun suhdetta päädytään usein esittämään vain matkailusta aiheutuvien ympäristöhaittojen luettelo. Tällöin eivät enää ole kysymyksessä matkailun ympäristövaikutukset vaan ympäristöongelmat. Voidaan kuitenkin sanoa, että matkailun kasvu alueella aktivoi ja motivoi seuraamaan myös luonnonympäristön hyvinvointia entistä tarkemmin (Aho 1997, 122).

Negatiivisia fyysisiä vaikutuksia ovat muun muassa rakentamisesta aiheutuvat ympäristö- ja maisemahaitat, jäteongelmat sekä vaikutukset kasvillisuuteen ja eläimistöön. Sekä positiivinen että negatiivinen vaikutus liittyy luonnonympäristön tai rakennettujen kohteiden suojeluun: matkailu voi edesauttaa erilaisten historiallisten kohteiden suojelua tai luonnonsuojelualueiden perustamista. (Järviluoma 1993, 31.) Myös Borg, Kivi ja Partti (2002, 51) toteavat, että matkailu on pelastanut rakennuksia, muistomerkkejä ja kyliä rappeutumiselta. Lisäksi Belislen ja Hoyn (1980) mukaan mainitaan myönteisinä fyysisinä vaikutuksina infrastruktuurin paraneminen ja lisääntyneet virkistysmahdollisuudet (Haley *et al*, 2004, 649).

Matkailuelinkeinon palveluksessa olevat paikalliset ihmiset ovat valmiita sietämään ja hyväksymään matkailusta aiheutuvia ympäristöongelmia. Sen sijaan ne paikalliset, jotka eivät millään tavoin hyödy matkailusta, havaitsevat muita herkemmin matkailun aiheutta-

mat ongelmat ja vastustavat matkailun kehittämistä. (Krippendorf 1999, 46-48; Borg, Kivi & Partti 2002, 51.) Myös Haley ym. (2004) ja Pizam (1978) toteavat samoin, että matkailusta tuloja saavilla paikallisilla asukkailla on myönteinen asenne matkailua kohtaan (Hiller 1995, 376).

Oravissa matkailukeskittymän nousu on muuttanut fyysistä ympäristöä: kanavan ympäristö on muutamassa vuodessa muuttunut. Oletettavaa kuitenkin on, että Oravin matkailuyrittäjien tavoitteena on saada kanavan ympäristö pysymään miellyttävänä alueen houkuttelevuutta ja matkailijoita ajatellen. Pelkkänä tankkaus- ja huoltopisteenä toimiminen ei riitä paikassa, jonka valttina on nimenomaan luonnon kauneus ja ainutlaatuinen kanavaympäristö.

2.1.3. Sosiaaliset vaikutukset

Matkailun sosiaalisia vaikutuksia on hankala mitata, sillä niiden määritelmät ja luokittelut vaihtelevat (Järviluoma 1993, 32). Matkailun aiheuttamat sosiaaliset vaikutukset eivät myöskään jakaudu tasaisesti paikallisten asukkaiden kesken, vaan eri ihmiset kokevat vaikutukset eri tavoin. Kuten Vanhamäki (2003, 19) omassa tutkimuksessaan havaitsi, vanhemman sukupolven edustajat suhtautuvat nuorempia negatiivisemmin venäläisiin matkailijoihin.

Sosiaalisten vaikutusten positiivisina puolina nähdään muun muassa ihmisten ja kulttuurien välinen vuorovaikutus sekä kulttuuritraditioiden säilyminen. Negatiivisiin vaikutuksiin kuuluvat kulttuurin ja perinteiden kaupallistuminen, moraalikäsitteiden muuttuminen ja muutokset kohdealueen sosiaalisessa rakenteessa. Yleensä tutkimuksissa on päädytty siihen, että mitä suuremmat taloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset erot vieraiden ja isäntien välillä ovat, sitä suurempia ovat paikallisyhteisöön kohdistuvat negatiiviset sosiaaliset vaikutukset. (esim. Mathieson & Wall 1982, 141; Järviluoma 1993, 23-33.)

Matkailu merkitsee yleensä erilaisten kulttuurien kohtaamista ja muidenkin erojen kokemista. Matkailu motivoi uusiin kulttuureihin tutustumista ja vuorovaikutustaitojen harjoittamista, jolloin syntyy uudenlaisia ihmisten välisiä sosiaalisia verkkoja. Muun muassa nämä seikat vaikuttavat ajan mittaan monin eri tavoin matkailualueen kulttuuriseen ja sosiaaliseen luonteeseen. (Aho 1997, 122.) Kulttuurivaikutukset luetaan usein osaksi sosiaa-

lisiä vaikutuksia, ja näin on myös tässä työssä haluttu tehdä. Matkailun sosiaalisten vaikutusten tutkimus voidaan jakaa seuraavasti:

- matkailijaa koskeva tutkimus, kuten esimerkiksi matkustusmotiivit ja asenteet (esim. MacCannel 1976; Pearce 1982; McIntosh & Goeldner 1986; Cooper, Fletcher, Gilbert & Wanhill 1995; Smith 1989; Urry 1990, 2002; Mathieson & Wall, 1982).
- isäntää eli matkakohteen paikallista väestöä ja matkailijoita palvelevaa sektoria koskeva tutkimus (esim. Pizam & Milman 1988; Smith 1989; Long, Perdue, & Allen 1990; Ap 1992; Ap & Crompton 1993; King, Pizam & Milman 1993; Järviluoma 1993; Getz 1994).
- tutkimukset, joissa käsitellään matkailijan ja isännän välisiä suhteita sekä vuorovaikutusta (esim. Doxey 1975; Pearce 1982; Mathieson & Wall 1982; Honkanen 1999; Snepenger *et al* 2003; Länsman 2004).

Kun matkailu kehittyy kohteessa, taloudelliset ja sosiaaliset suhteet isäntien eli paikallisten asukkaiden ja vieraiden eli matkailijoiden välillä saattavat kehittyä monimutkaisiksi. Aluksi yhteisön taloutta hallitsevat matkailijoiden palvelu ja siihen liittyvä kaupankäynti. Matkakohteen kehittyessä kolme pääasiallista seikkaa on luonteenomaista taloudelle: matkailijat, matkailuala ja yhteisössä osa-aikaisesti asuvat asukkaat. Puolivakituiset asukkaat ostavat jokapäiväiseen elämäänsä tarvitsemiaan palveluita ja tuotteita kakkoskoteihinsa. Lisäys alueen talouteen ei tule pelkästään matkailuun liittyvien tuotteiden ja palveluiden myynnistä vaan myös muista päivittäistavaroista. (Snepenger *et al*, 1995, 40.)

Kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa vieraiden ja alkuperäiskansaankuuluvien isäntien kohtaamista on tutkittu runsaasti (esim. Liu & Var 1986; Smith 1989; Wei, Crompton & Reid 1989; Reisinger 1997). Hall ja Page (2002, 147) toteavat tähän liittyen, että monet sosiaalisia vaikutuksia koskevat tutkimukset on tehty matkailun vaikutuksista kolmannen maailman maissa ja verrattaessa näitä tutkimuksia länsimaissa tapahtuvaan matkailuun on otettava huomioon kulttuurien eroavaisuudet. Oman tutkimukseni katson olevan isäntää eli matkakohteen paikallista väestöä koskevaa tutkimusta, ei kuitenkaan varsinaisesti heitä, jotka matkakohteessa palvelevat matkailijoita isäntinä. En toisaalta rajoita haastatelta-

viani ammatin mukaan, minkä vuoksi aineistossani on myös matkailijoita palvelevia henkilöitä. Oraville leimallista on kylällä vierailevien matkailijoiden lisäksi alueella asuvat kesäasukkaat, joita edustavia henkilöitä on myös aineistossani. Kanavan varrella ja lähisaarissa on kesämökkejä, joiden asukkaat käyttävät alueen palveluja ja käyvät ostoksilla kyläkaupassa.

3. KESTÄVÄ MATKAILU

Alun perin kestävässä matkailussa kyse oli massaturismin aiheuttamien ongelmien korjaamisesta ja paikallisyhteisöjen nykyistä paremmasta huomioon ottamisesta. Kestävän matkailun käsitteen syntyyn vaikuttivat matkailun ympäristövaikutukset ja paikallisyhteisölle aiheutetut ongelmat. Kestävä matkailu on saanut nimensä ja sisältönsä kestävästä kehityksestä, joka korostaa muutosta jatkuvasta taloudellisesta kasvusta sellaiseen kehitykseen, joka ottaa huomioon nykypäivän tarpeet vaarantamatta tulevien sukupolvien mahdollisuuksia. (Borg 1997, 51.) Vuoriston (2002, 14) mukaan kestävä matkailukehitys sallii matkailulle välttämättömien luonnonvarojen säilymisen ja uusiutumisen sekä kulttuuriympäristöjen säilymisen, mikä tarkoittaa, että niiden liiallista käyttöä rajoitetaan.

Swarbrooke (2000, 13) toteaa, että kestävä matkailu merkitsee muun muassa sellaista matkailua, joka on taloudellisesti kannattavaa, mutta ei tuhoa niitä edellytyksiä, joita tarvitaan matkailun kehittyessä alueella sen fyysisessä ympäristössä ja paikallisyhteisössä. Matkailuelinkeinolle kestävyys on suuri haaste, koska motivaatio saadaan taloudellisista kasvuodotuksista, mutta samalla on löydettävä periaatteet kehittää toimintatapoja kasvun aiheuttamien negatiivisten vaikutusten eliminoimiseksi (Ryhänen 1997, 111). Hynönen (2002, 137) toteaaakin, että usein yksittäisellä kohteella, esimerkiksi maatilamajoitus- tai ohjelmapalveluyrityksellä, ei ole erillistä suunnitelmaa matkailun kehittämiseksi kestäväällä tavalla.

Käsite kestävyys viittaa ekologiseen, kulttuuriseen, sosiaaliseen ja taloudelliseen kestävyyteen (Swarbrooke 2000; Borg, Kivi & Partti 2002, 86). Yleensä kestäväälle kehitykselle esitetään kolme peruselementtiä: ekologinen, sosiokulttuurinen ja taloudellinen kestävyys (Saarinen 1998, 17–18; Niemenmaa 2001, 88). Sosiokulttuurinen elementti kuvaa matkailun toimintaympäristölleen aiheuttamia sosiaalisia ja kulttuurisia muutosvaikutuksia sekä niiden hyväksyttävyyttä pitkällä aikavälillä. Matkailun edistämiskeskuksen mukaan kestävä matkailukehityksen tavoitteet on saavutettava samanaikaisesti viidellä eri tasolla niin, ettei mikään niistä nouse dominoivaan asemaan. Nämä tasot eroavat edellisistä jaotteluista siten, että sosiaalinen ja kulttuuritaso on erotettu toisistaan. Lisäksi viidentenä on matkailijatytyväisyyden taso. (Vuoristo 2002, 15.) Vanhamäen (2003, 15) mukaan matkailijatytyväisyys voidaan kuitenkin myös yhdistää sosiaalisen kestävyuden määritelmään, koska matkailijat ovat sidosryhmänä yhtä tärkeitä kuin esimerkiksi paikalliset asukkaat.

Kestävyyden jaottelu on luonteeltaan käsitteellistä, mikä auttaa hahmottamaan kestävyiden sisältöä ja eri ulottuvuuksia. Matkailun kestävyys ei kuitenkaan rakennu yhden tai kahden peruselementin varaan, vaan kaikkien toisiinsa kytkeytyvien ulottuvuuksien ja niiden vuorovaikutuksen sekä yhteensovittamisen kautta tietyssä ajallisessa ja tilallisessa yhteydessä. Näitä tekijöitä ei sen vuoksi tule jäsentää erillisinä tai jopa vastakkaisina prosesseina. (Saarinen 1998, 18.)

Tarkasteltaessa Oravin kylää matkailun toimintaympäristönä mielenkiintoni kohdistuu siihen, onko sosiaalisia tai kulttuurisia muutosvaikutuksia jo havaittavissa ja millaisia ne ovat. Toisin sanoen pyrin tarkastelussani huomioimaan miten matkailu on jo vaikuttanut kyläläisten jokapäiväiseen elämään vai onko sillä merkitystä heidän elintilalleen. Toimimalla kestävä matkailun periaatteiden mukaisesti muutosvaikutukset eivät ole välttämättä negatiivisia. Hellénin (2002, 62) mukaan paikallisesti kestävä matkailu voisi tarkoittaa ainakin sitä, että matkailijoiden vierailut olisivat paikallisille asukkaille pääasiallisesti miellyttäviä kokemuksia. Tämä on tärkeä pitää tavoitteena, sillä kohde muuttuu paikallisyhteisön ja asiantuntijoiden yhteistyöllä matkailun vetovoimatekijäksi (Borg 1997, 53). Saarinen (2001, 77) toteaa myös, että kestävä matkailun tarve korostuu juuri syrjäseutujen matkailukehityksen yhteydessä, sillä niiden matkailukäytön kasvu on perustunut luonnonympäristön, aitouden, alkuperäisyyden ja paikalliskulttuurien vetovoimaisuuden korostamiseen.

3.1. Sosiaalisesti kestävä matkailu

Sosiaalisesti kestävä matkailukehitykseen kuuluvat oikeudenmukaisuus, elämänhallinta, tasa-arvo ja yhteisöidentiteetti (Müller 1994, 133; Ryhänen 1997, 111; Cater & Goodall 1997, 86). Sosiaalinen kestävyys tarkoittaa varsinkin maaseudun näkökulmasta sitä, että luonnonvarojen ja ympäristön käytöstä päätettäessä paikallisen väestön elinmahdollisuudet otetaan huomioon. Kehitys on paikallisesti kestävä silloin, kun luonnonvaraperusta, ympäristö, käytetyt teknologiat, väestön elinehdot ja kulttuuri kehittyvät toisiaan vahvistavalla tavalla.

Sosiaalista kestävyyttä voidaan tarkastella myös sen perusteella, miten aidosti suunnittelussa ja toiminnassa otetaan huomioon paikallisen väestön ja muiden sidosryhmien toivo-

mukset ja näkemykset. Tämä liittyy osallistamisen periaatteeseen, jonka mukaan olisi pyrittävä tiedon kulun parantamiseen ja luottamuksen rakentamiseen. Tietoa pitäisi antaa kaikesta toiminnasta, joka on lähellä sidosryhmiä, myös hyvin konkreettisista asioista. (Borg, Kivi & Partti 2002, 92-93.) Kestävän matkailun strategian suunnittelun keskeisiin tavoitteisiin kuuluvat muun muassa hyödyt paikallisyhteisölle, luonnolle ja kulttuurille sekä paikallisyhteisön osallistuminen suunnitteluun (Borg 1997, 52). Oravissa tämä voisi toteutua esimerkiksi siten, että yrittäjät informoivat kyläläisiä uusista investoinneista tai laajennuksista sekä pyrkivät olemaan yhteydessä kyläläisiin vuoropuhelun aikaansaamiseksi. Tämä voi näkyä myös arkipäivän kommunikoinnissa kyläläisten kanssa. Silloin kun välit ovat mutkattomat, mielipiteet on helppo tuoda julki, eikä siihen tarvita erityisiä foorumeja tai yleisötilaisuuksia. Parhaimmillaan osallistumisella nostetaan myös suunnittelun laatua, vähennetään ristiriitoja ja varmistetaan hyvien suunnitelmien toteutuminen (Borg, Kivi & Partti 2002, 116).

Dustinin ja Knopfin (1988) mukaan luonnonvarojen käyttöoikeudet ja toisaalta virkistysmahdollisuuksien saavutettavuus ovat keskeisiä tarkastelun kohteita sosiaalisen kestäväyyden näkökulmasta. Virkistysmahdollisuuksien sosiaalisen ja taloudellisen tasa-arvon toteutumisessa on jokamiehenoikeuksilla keskeinen rooli. Kaikki sellainen luonnonvarojen käyttö, mikä rajoittaa jokamiehenoikeuksilla tapahtuvaa virkistyskäyttöä, heikentää sosiaalista kestävyttä tästä näkökulmasta. (Sievänen 1998, 63.)

Matkailun kasvaessa Oravissa mahdollisuudet vapaaseen luonnon virkistyskäyttöön ovat vaarassa pienentyä. Tämä voisi merkitä sitä, että erämaisyyden tuntu vähenee johtuen kasvavasta matkailijoiden liikkumisesta vesillä, sekä mökeistä ja muusta rannoille rakentamisesta, jolloin vapaa rantautuminen vaikeutuu. Toisaalta kyläläisille tarjoutuu mahdollisuus päästä virkistäytymään luontoon vuokraamalla kajakki tai kanootti yrittäjältä, mikä on virkistysmahdollisuuksia edistävä palvelu (Sievänen 1998, 63). Samalla toteutuu tasa-arvoisuus suhteessa matkailijoihin: luonto antaa elämyksiä sekä paikallisille että matkailijoille.

3.2. Matkailun kantokyky ja kestävä matkailu

Kestävästä matkailusta puhuttaessa keskeiseksi nousee kantokyvyn käsite. Kantokyky voidaan matkailun yhteydessä ymmärtää esimerkiksi sellaiseksi määrälliseksi ja laadulliseksi käyttöasteeksi, jonka ylittymisen jälkeen kohdealueen ekologis-fyysinen, taloudellinen ja sosiaalinen ympäristö, matkailijoiden kokemusten laatu sekä paikallisväestön suhtautuminen matkailijoihin ja matkailun seurausvaikutuksiin muuttuvat siinä määrin huompaan suuntaan, ettei tapahtuneita voida pitää hyväksyttävinä. (Saarinen 1998, 20.) Myös Jokimäki ja Kaisanlahti-Jokimäki (2005, 115) toteavat, että alueiden matkailukäyttö tulisi pyrkiä mitoittamaan siten, ettei ympäristölle, paikallisyhteisölle tai matkailijoille aiheudu kestäväntöntä haittaa. Kuten Nyman (2004, 16) mainitsee, matkailun kantokyky on reunaehto matkailun alueelliselle kehittämiselle.

Kantokyvyllä voidaan kuvata alueiden sietokykyä esimerkiksi kävijämäärien tai kulutuskestävyyden suhteen. Alueen kantokyky ei ole staattinen, vaan siihen vaikuttaa fyysisten, taloudellisten ja sosiaalisten resurssien käyttö, joista yksi osatekijä on maisema. Myös Vanhamäen (2003, 33) mukaan kantokykyä voidaan tarkastella osa-alueittain esimerkiksi ympäristöllisen ja sosiaalisen ulottuvuuden kautta. Kestävässä matkailussa pyritään toimimaan kantokyvyn rajoissa ja ennaltaehkäisemään liiallisten kielteisten vaikutusten syntyminen. Oravissa tämä voisi merkitä niitä vaikutuksia, joita matkailulla on kylän maisemaan ja sen muutokseen matkailukeskittymän rakentamisen myötä. Kestävän matkailun näkökulmasta pohdittavaksi tulisi, kuinka paljon muutoksia kylämiljöön maisema kestää muuttamatta liiaksi kyläläisten elintilaa.

Sosiaalista kantokykyä voidaan nimittää sosiaalisesti sietokyvyksi. Tämä tarkoittaa sitä, kuinka paljon paikalliset ovat valmiita sietämään matkailusta aiheutuvia vaikutuksia, haittoja tai muutoksia. Kauppila (1995, 29) erittelee kantokyvyn ja sietokyvyn käsitteitä; hän viittaa kantokyvyllä alueen ei-inhimillisiin tekijöihin ja tarkoittaa sietokyvyllä inhimillisiä tekijöitä, kuten ihmisten keskinäiseen vuorovaikutukseen liittyviä asioita. Sietokykyyn vaikuttava keskeinen tekijä ovat matkailusta saatavat tulot (mm. Krippendorf 1999). Oravia ajatellen on otettava huomioon myös ne työpaikat, jotka sivuavat matkailuelinkeinoa, kuten mökkien rakentamiseen tarvittava työvoima. Tällöin suhtautuminen matkailun kehittämiseen kylällä saattaa olla positiivisempaa, vaikka rakentaminen muuttaa maisemaa. Haittapuolia maisemassakin voidaan sietää, jos kokonaisvaikutus on positiivinen. Sieto-

kyky ylittyä vasta, kun haitat ovat hyötyä suuremmat. Riski haittojen lisääntymiseen syntyy matkailukeskittymän kehittyessä elinkaarensa eri vaiheissa.

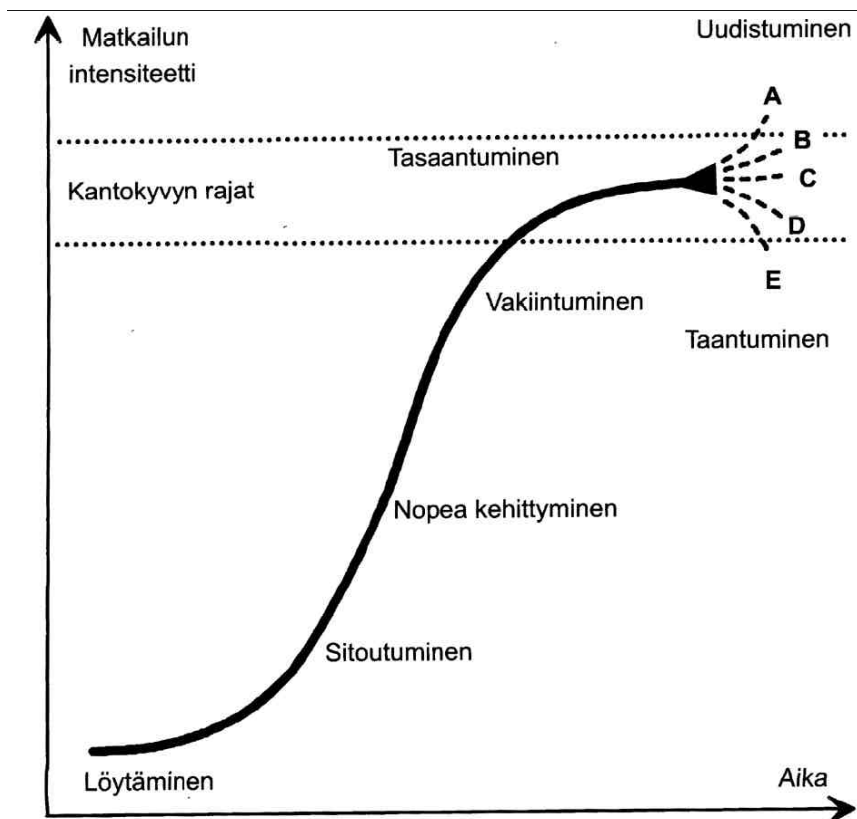
3.3. Matkailukeskittymän elinkaari ja kantokyky

Matkailualueen kehittymisen ja sen aiheuttamien muutosten tarkastelussa eräänä keskeisimpänä näkökulmana on toiminut Richard Butlerin (1980, 7-10) kehittämä matkailualueen elinkaarimalli (Kuvio 2). Elinkaarimallissa tarkastellaan matkailualueen eri vaiheita sen syntymisestä matkailun hiipumiseen alueella. Mallin avulla kuvataan paitsi matkailun kehittymistä myös sen vaikutuksia alueen fyysiseen, taloudelliseen ja sosiokulttuuriseen perustaan.

Matkailualueen elinkaaren vaiheet ovat löytäminen, sitoutuminen, kehittyminen ja vakiintuminen. Löytämisvaiheessa (*exploration stage*) alueen matkailijamäärät ovat pieniä, alue on matkakohteena uusi. Matkailijat tekevät omatoimimatkoja, vuorovaikutus paikallisten ihmisten kanssa on tiivistä ja paikallisten tarjoamat palvelut ovat heille riittäviä. Tällöin matkailun vaikutukset kohdealueen elinkeinoelämään, talouteen ja luonnonympäristöön ovat vähäisiä.

Sitoutumisvaiheessa (*involvement stage*) matkailijamäärät kasvavat ja alueelle syntyy palveluja, joiden tehtävänä on etupäässä palvella matkailijoita. Vuorovaikutus paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden välillä lisääntyy. Kehittymisvaiheessa (*development stage*) matkailijamäärät kasvavat nopeasti ja alueen vetovoimatekijöitä kehitetään. Tällöin alueelle syntyy paljon matkailijoille palvelua tarjoavia yrityksiä, ja osa yrittäjistä voi olla kohdealueen ulkopuolelta. Alue muuttuu myös olemukseltaan, paikallistasolta nouseva kontrolli ja kehittäminen heikkenevät ja matkailu organisoituu. Vakiintumisvaiheessa (*consolidation stage*) kohdealueen kehitys ja matkailijamäärien kasvu hidastuvat. Matkailijamäärät voivat vielä kasvaa, mutta niiden kasvattaminen vaatii voimakasta markkinointia sekä palvelujen lisäämistä. Tätä seuraa stagnaatio- eli pysähdysvaihe (*stagnation stage*) jolloin alueen matkailukehityksen huippu on saavutettu ja kilpailu muiden kohdealueiden kanssa kiristyy. Lopulta kehitys kääntyy laskuun ja alue alkaa menettää suosiotaan, ellei kehittämistoimenpiteiden ansiosta käänny uudelleen nousuun. Tällöin alkaa uudistumisvaihe (*rejuvenation*).

Kehittämistoimenpiteiden epäonnistuessa matkailualueella alkaa taantumisvaihe (*decline*) jolloin kohdealue ei enää pysty kilpailemaan muiden matkailukohteiden kanssa ja matkailijamäärät kääntyvät laskuun. Ulkopuolisten matkailuorganisaatioiden vetäytyessä ja markkinoiden pienentyessä paikallisten yrittäjien osuus matkailussa kasvaa.



Kuvio 2. Matkailukeskuksen elinkaari Butlerin (1980) mukaan.

Ajateltaessa Oravin kylää matkakohteena se asettune elinkaarimallissa sitoutumisvaiheen ja kehitymisvaiheen välimaastoon. Perustelen tätä sillä, että sitoutumisvaihe on jo selkeästi meneillään: matkailijoiden määrä on lisääntynyt, palveluja on luotu matkailijoita varten ja on myös perustettu yritysverkosto SaimaaHoliday, jonka avulla alueen markkinointi ja kehitystoiminta tapahtuu. Osittain ollaan mielestäni kuitenkin jo kolmannessa eli kehitymisvaiheessa, jossa Kauppilan (1995, 19) mukaan matkailun taloudelliset vaikutukset ovat lisääntyneet, mutta samalla alkaa esiintyä muutoksia alueen fyysisessä ympäristössä. Kuitenkaan kaikki kolmannen vaiheen tunnusmerkit eivät Oravissa ole vielä näkyvissä, kuten palvelujen korvaaminen ulkopuolisten matkailuorganisaatioiden yritystoiminnalla. Toiminnoissa on mukana ulkopaikkakuntalainen sijoittaja, mutta ei organisaatio.

Kantokyvyn käsite liittyy kiinteästi matkailualueen elinkaarimalliin (Saarinen 1998, 20). Mallin mukaan jokaisella matkailualueella on olemassa tietty kantokyvyn raja, jota ei voida pysyvästi tai pitkäaikaisesti ylittää ilman negatiivisia seurausvaikutuksia kohdealueen matkailun kehitykselle. Näin ollen elinkaarimallin viimeisen vaiheen taantumisprosessi johtuu muun muassa matkailun aiheuttamien sosiaalisten ja ekologisten ongelmien lisääntymisestä kohdealueella. (Butler 1980, 7-10.) Elinkaarimallin lisäksi on myös muita erilaisia matkailukeskittymän kehitysvaihemalleja, jotka kuvaavat sitä, kuinka paikallisten ja matkailijoiden yhteinen tila muuttuu matkailun kehittyessä.

4. PAIKALLISVÄESTÖN ASETEITA KUVAAVIA TEORIOITA

Paikallisväestön asenteita voidaan kuvata elinkaarimallin lisäksi useilla muilla teorioilla. Näissä malleissa elinkaarimalli kulkee kuitenkin usein mukana asenteiden muuttuessa matkailukohteen elinkaaren mukaan.

Doxeyn irridex on matkailun kehitysvaiheita kuvaava teoria, joka huomioi matkailijoiden ja paikallisväestön väliset suhteet. Sen perustana on matkailijoiden määrän lisääntyminen, jonka katsotaan vaikuttavan matkailusta koettuihin haittoihin ja ärtymyksen kasvuun. (Honkanen 1999, 10.)

Sosiokulttuuristen vaikutusten muutos etenee Doxeyn Irridex (irration index) –teorian perusteella seuraavasti:

Euforia eli innostus:

- matkailukehitys alkuvaiheessa
- vierailija ja sijoittajat tervetulleita
- vähän suunnittelua ja kontrollia

Apatia eli välinpitämättömyys:

- vierailijat otetaan itsestäänselvytenä (tottumus)
- isäntä/vieras-suhde muotoutunut
- kaupallistuminen
- suunnittelua, joka koskee lähinnä markkinointia

Ärtymys:

- kantokykyraja lähes saavutettu
- paikalliset näkevät matkailussa ongelmia
- kehittäminen ja suunnittelu painottavat infrastruktuurin kasvattamista

Vihamielisyys:

- ärtymys ilmenee avoimesti
- matkailijoita pidetään alueen ongelmien syynä
- matkailulla on huono maine. (Ryan 1991, 137.)

Doxeyn Irridex -teorialla on yhteys elinkaarimalliin: paikallisten innostus on suurta löytämisen-/sitoutumisvaiheessa, nopean kehittymisen vaihe on paikallisille apatian vaihe, vaikiintumisvaiheelle ominaista on ärtymys, vihamielisyys liittyy laskuun ja stagnaatiovaiheeseen. (Saarinen 2006, 20.)

Snepengerin (1998) mukaan voidaan erottaa viisi erilaista vaihetta sen mukaan kuinka matkailijat ja paikalliset käyttäytyvät tilassa. Käyttäytyminen muuttuu vaiheittain elinkaarimallin mukaan, mistä johtuen mallia kutsutaan nimellä: ”Downtown Tourism Lifecycle Model”. Ensimmäisessä vaiheessa (*exploration*) matkailijoilla ei ole paljon tarpeita, vaan heille riittää esimerkiksi se, että kohteessa on aurinkoa ja lämmintä. Tällöin ostokset eivät ole suuria, vaan lähinnä ruokaa, juomaa, pieniä tarvikkeita, kuten aurinkolaseja. Tila on vielä yksinomaan paikallisten, eikä tarjontaa ole suunnattu matkailijoita ajatellen. Toisessa vaiheessa (*involvement*) matkailu lisääntyy ja matkailijat ovat jonkin verran mukana paikallisten tapahtumissa, mutta paikka on silti vielä tilana paikallisten ja autenttinen. Kolmannessa vaiheessa (*development stage*) paikan alkuperäisyys alkaa väistyä ja tarjonta on enemmän matkailijoita varten: taidegalleriat, kahvilat, kaupat jne. Neljännessä vaiheessa (*consolidation*) matkailijoiden ja paikallisten välillä ei enää ole suurta rajaa, eikä paikallista omaa kulttuuria ole enää juurikaan nähtävissä. Viidentenä seuraa pysähdystila (*stagnation*), jossa turismia ei enää hyväksytä. Paikalliset hylkäävät tilan paikkana ostoksilla käymiseen ja viihtymiseen vapaa-ajalla ja he eivät enää pidä tilaa omanaan. (Snepenger *et al* 2003, 569.) Butlerin elinkaarimallin mukaan edeten matkailijoiden ja paikallisten käyttäytyminen muuttuu tilassa vaiheittain, tila on lopulta pelkästään matkailutila.

Kariel ja Kariel (1982, 1989, 1993) tutkivat Itävallan Alpeilla paikallisen väestön suhtautumista matkailuun niin ikään sen eri kehitysvaiheissa. Heidän mukaansa konfliktit lisääntyivät väestön keskuudessa, kun matkailualueen kehitys eteni. (Kauppila 1995, 55.) Ap ja Crompton (1993, 48) esittävät, että on neljä perustoimintatapaa kuinka paikalliset suhtautuvat matkailijoihin: syleilevästi, suvaitsevasti, tarkkailevästi, perääntyvästi. Syleilevä innokkuus merkitsee, että turistit otetaan avosylin vastaan, koska siitä on etuja, kuten työllistyminen. Suvaitsevaisuus on esimerkiksi sitä, että asukkaat hyväksyvät epämukavuudet tai kustannukset, joita turismin vaikutuksista aiheutuu. Ne asukkaat, jotka sopeutuvat, hyväksyvät todellisuuden eläessään turismin kanssa, mutta eivät ilmaise positiivista tai negatiivista kantaa turismiin.

Luopuminen on hiljaista hyväksyntää: asukkaat eivät hyväksy turismia, mutta sen sijaan että harjoittaisivat turismia elinkeinonaan, he luovuttavat ja perääntyvät. (Harrill 2004, 257.) Davis ym. (1988) puolestaan jakavat paikalliset viiteen eri ryhmään: vihaajat, rakastavat, tunteissaan varovaiset, tältä väliltä olevat ja he joiden on rakastettava jostain syystä; esimerkiksi työnsä puolesta (Hiller 1995, 376). Luokitusta löytyy myös Smithin ja Kranichin (1998) tapaan neljässä Länsi-Amerikan maaseutuyhteisöstä: turismikylläntynyt, turismia toteuttava ja turisminälkäinen yhteisö. Turismiin kylläntynyt yhteisö on saanut turismista sen, mitä siitä voi parhaimmillaan saada, ja asukkaat haluavat sitä vain hyvin vähän tai ei ollenkaan lisää. Turismia toteuttava yhteisö on huomannut turismilla saatavan hyödyn ja haluaa lisätä sitä edelleen. Turisminälkäinen yhteisö haluaa voimakkaasti lisätä alueen turismia taloutensa kohentamiseksi, jolloin turismista saattaa tulla tärkeämpi kuin mitä sille on edellytyksiäkään alueella. (Harrill 2004, 257–258.) Butlerin elinkaarimallia seuraten voisi ajatella, että turisminälkäisessä yhteisössä eletään sitoutumisvaiheessa ja turismia toteuttava yhteisö on selkeästi kehitysvaiheessa. Turismiin kylläntynyt yhteisö lienee jo pysähdysvaiheessa ja taantumassa matkailualueena.

Edellisistä esimerkeistä ilmenee, kuinka elinkaarimallia on hyödynnetty tarkasteltaessa paikallisten asenteita. Kauppila (1995, 103) mainitsee lisäksi David Weaverin (1988) matkailukeskuksen transitiomallin, joka ottaa huomioon matkailijamäärien kehittymisen lisäksi yhdyskunnan siirtymisen agraarivaltaisuudesta kohti palveluyhdyskuntaa. Tässä mallissa palveluyhdyskunnan tärkein elinkeinosektori on matkailu, joka toimii koko kehityksen veturina. Oravin kylän kehittymiselle matkailu on tällä hetkellä tällainen mahdollisuus, joka voi olla viemässä kylää kohti elinvoimaisuutta.

Yhteistä paikallisväestön asenteiden teorioissa on se, että asenteet muuttuvat matkailun kehittyessä alueella. Kuvaavaa on, että matkailu alueella saavuttaa jollain tapaa huippunsa, mihin asti paikallisten myötämielisyys matkailuun kasvaa. Matkailun kanssa työskentelevien ja sitä kullakin alueella kehittävien olisi kyettävä näkemään alueiden elinkaaren vaiheet ja sitä kautta paikallisten asenteet matkailuun. Voisi ajatella, että paikallisten asenteet toimisivat myös välineenä siten, että pitämällä asenteita myötämielisinä matkailua kohtaan voidaan matkailua pitää elinkaarensa kasvuvaiheessa pidempään. Matkailun kannalta on toivottavaa, että paikalliset kokevat matkailun kuuluvan paikkaan ja elintilaansa siten, ettei se muutu pelkästään matkailijoiden tilaksi.

5. PAIKKA JA PAIKALLISET SUHTEESSA MATKAILUKESKITTYMÄÄN

Oravin kylällä matkailukeskittymä kuuluu oleellisena osana asukkaiden elinpiiriin kanavan varrella. Siitä muodostuu osa heidän kotiseutuaan, jolloin viihtymisen yksi edellytys on matkailukeskittymän hyväksyminen. Koti on paikka, jonne tuntee kuuluvansa ja voimakas kodin tunne ilmentää asukkaan suhtautumista paikkaan. Humanistisessa maantieteessä tilan käsite tulkitaan inhimillisen elämän ja kokemisen kautta. Lähtökohtana on, että inhimillistä elämää ajatellen erityisiin paikkoihin liittyvät tunteet ovat tärkeämpiä tai vähintään yhtä tärkeitä kuin tilan fyysisyys. (Häkli 1999, 83.)

Relphin (1976) mukaan paikka on olennaisesti sen ihmiset. Paikat ovat ”julkisia” – ne ovat muovautuneet yhteisistä kokemuksista ja yhteydessä yhteisiin symboleihin ja merkityksiin (Relph 1976, 33-34). Relph (1976, 61) mainitsee, että paikat ovat niiden ihmisten kulttuuristen arvojen ja kokemusten ilmentymiä, jotka elävät niissä. Myös Snepenger ym. (2003) määrittää paikkojen olevan seutuja, jotka luonnehtivat niissä olevien identiteettiä. Identiteetti yhteisön jäsenenä muodostuu muun muassa alueen omasta kulttuurista. Oravissa on haluttu tuoda esiin paikan ruukkihistoriaa, joka näkyy matkailukeskittymän nimessä (Ruukinranta) ja valokuvat ravintolan seinällä kertovat myös paikallishistoriasta.

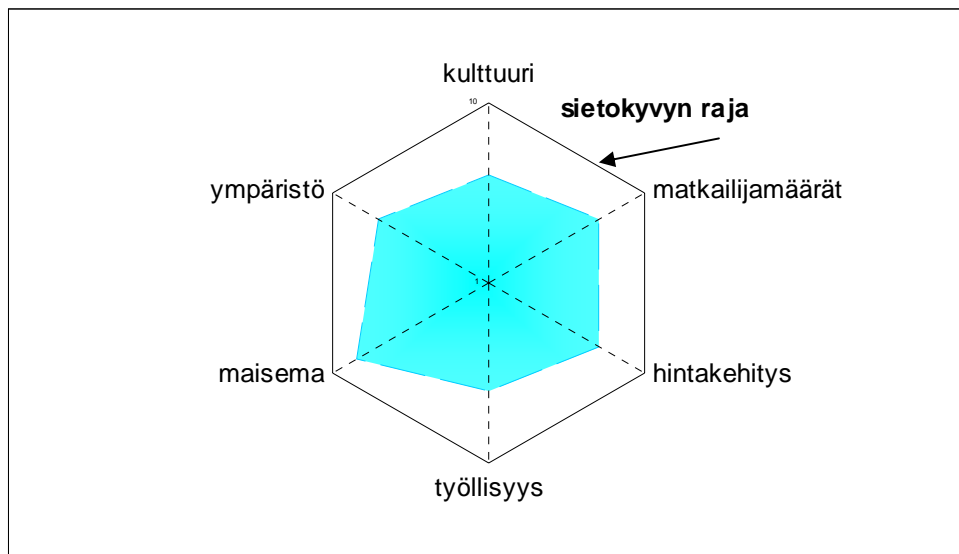
Globalisaatio on höllentänyt mielikuvaamme paikan ja identiteetin välisestä tiiviistä sidoksesta. Erilaisten paikan määrittelyjen seurauksena myös paikan merkitys identiteetin rakentajana vaihtelee. (Länsman 2004, 163.) Relph (1976, 118) on tarkastellut paikallisten asennoitumista matkailuun paikattomuuden (placeness) käsitteen avulla, joka merkitsee muun muassa sitä, että maisema muutetaan matkailua ja matkailijoita varten paikalliset unohtaan. Esimerkiksi maisema voi olla muokattu lähinnä turismille, kuten viihdealueet, kauppakadut ja teemapuistot. Näiden lisäksi paikkojen samankaltaisuus luo paikattomuutta, esimerkkinä lähiöt, teollisuus, moottoritiet, kansainvälinen tyyli ja design sisältäen arkkitehtuurin. Myös Saarinen (2001, 76) toteaa, että yleisesti matkailun kehityksen katsotaan samankaltaistavan matkailualueita yhä enemmän toisiaan muistuttaviksi ”paikattomiksi” kohteiksi.

Nevalaisen mukaan (1997, 12) paikattomuuteen (Relph 1976) liittyy oleellisesti vanhan paikan tuhoaminen ja sen korvaaminen uuteen standardiin sopivilla rakennuksilla, mikä jättää ihmiset helposti tilassa irrallisiksi, paikkaan kuulumattomiksi olennoiksi. Oravin kylän matkailukesittymän nousu on tapahtunut verrattain nopeasti; muutos kanavan ympäristössä on merkittävä verrattuna entiseen maisemaan. Vaarana on, että kyläläiset eivät koe paikkaa enää omanaan eivätkä rakennelmia maisemaan sopivana.

Häklin (1999, 82) mukaan olisi tarkasteltava arkielämän maantiedettä eli paikkoja joissa elämme, asumme ja työskentelemme – paikkoja, joissa vietämme suurimman osan elämästämme ja joihin muodostamme tiedon ja tunteen siteitä. Nämä tiedon ja tunteen siteet (sense of place) koostuvat muun muassa seuraavista osista: ympäristön fyysiset luonteen piirteet, paikka muistoinen ja merkityksinen sekä sosiaaliset vuorovaikutussuhteet paikassa (Turner & Turner 2006, 4). Työssäni haluan tarkastella Oravia siellä asuvien ihmisten elinympäristönä, paikkana joihin heillä on muodostunut tiedon ja tunteen siteitä.

Paikkakäsitys humanistisen maantieteen ajatusmallia seuraten on työtäni taustoittava tekijä. Matkailun vaikutukset kohdealueella isännän näkökulmasta katsottuna ovat tarkasteluni kohteena, missä tärkeäksi muodostuvat sosiaaliset vaikutukset. Kestävä matkailu ja erityisesti sosiaalinen kestävyys nousevat merkitykselliseksi työni kannalta, sillä sosiaalinen kestävyys pitää sisällään ei-aineellisen hyvinvoinnin, kuten paikallisen identiteetin ja yleisen tyytyväisyyden tai tyytymättömyyden, kaikkea mikä liittyy jokapäiväiseen sosiaaliseen elämään. Matkakohteen elinkaarimallin mukaisesti keskeisiä käsitteitä ovat kantokykykäsite ja sosiaalinen kantokyky eli sietokyky. Sietokyky on olennainen osa sitä kokonaisuutta, jossa haluan saada selville, miten Oravin kylän asukkaat kokevat matkailun kehittymisen kylällään. Eletäänkö kylällä vielä elinkaaren vaihetta, missä matkailu on tervetullutta ja haluttua toimintaa, ja millainen on sietokyky matkailun suhteen sekä kylämiljöön muutoksen osalta.

Aineiston avulla pyrin tarkastelemaan kyläläisten yhteisöllisyyttä ja yksittäisen kyläläisen identiteettiä oravilaisena sekä asenteita matkailun kehittymiseen ja kylämiljöön muutokseen. Aineistoni käsittelyssä teorian kaksi osaa kohtaavat siinä, että oletukseni mukaan sietokyky matkailua kohtaan muuttuu matkailukohteen elinkaaren eri vaiheiden mukaan. Haastattelujen perusteella toivon löytäväni myös vastauksen siihen, missä elinkaaren vaiheessa Oravin matkailullinen kehittyminen on.



Kuvio 3. Matkailun vaikutukset sosiaalisen kestävyys näkökulmasta.

Tutkimuksessani tarkastelen matkailun alueelle aiheuttamia vaikutuksia (Kuvio 3): kulttuuria, hintakehitystä, ympäristöä, työllisyyttä, maisemaa ja matkailijamääriä sosiaalisen kestävyys näkökulmasta. Kun vaikutukset kasvavat sosiaalisen kestävyys kannalta liian suuriksi, paikallisten asukkaiden sietokyky ylittyy. Kuvio näyttää miten asian voisi esittää jos mitattaisiin vaikutuksia matkailualueella. Tarkastelen vaikutuksia kvalitatiivisella katseella, en kvantitatiivisesti, jolloin kuvio ei toimi mittarina vaan havainnollistajana.

Matkailun kulttuurivaikutukset voivat olla kahdenlaisia: oma kulttuuri voi vahvistua matkailun ansiosta, koska matkailijoille pyritään näyttämään omaa paikallista kulttuuria. Näin on esimerkiksi saamelaiskulttuurin kohdalla. Matkailijoille tarjotaan saamelaisuutta elämyksenä johon kuuluvat kulttuurin elementit, kuten näyttävä lapinpuku asusteineen ja koruineen, kota rakennelmineen, porot ja muut yksittäiset seikat. Toisaalta voi käydä niin, että matkailijoiden myötä oma paikallinen kulttuuri muuttuu muotoaan ja saa vaikutteita vierailijoiden kulttuurista. Tällöin voi ajatella, ettei omaa kulttuuria arvosteta riittävästi, koska sitä ei haluta näyttää ja säilyttää. Puhdas menneen ajan autenttisuus voi niin ikään kaupallisuuden myötä kadota esimerkiksi valmistettaessa matkamuuistoja, jotka eivät enää ilmennä alueen omaa kulttuuria. (Varanka 2001, 52, 59.) Hintakehityksen tarkastelu on mielenkiintoni kohteena sen vuoksi, että alueen muututtua matkailutilaksi hinnat yleensä

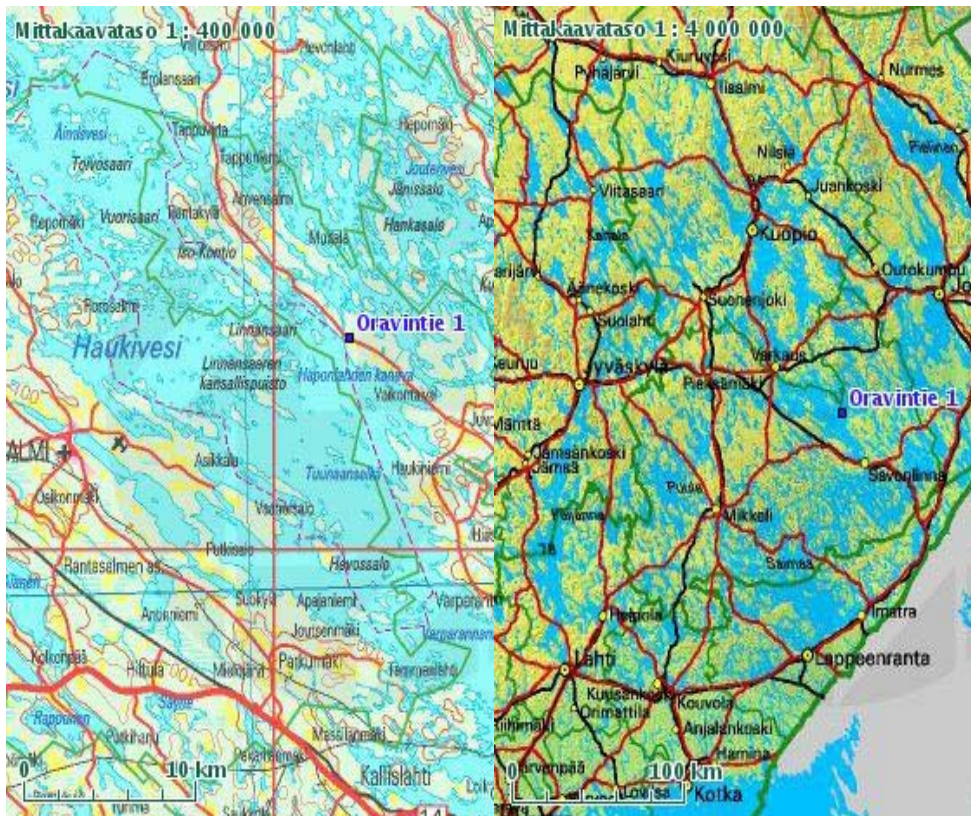
muuttuvat. Tämän voi huomata esimerkiksi Lapissa sesonkiaikoina tai Savonlinnassa oopperakautena, jolloin hinnat ovat normaalia korkeammat. Tämä vaikuttaa paikallisten asukkaiden jokapäiväiseen elämään, jos he esimerkiksi joutuvat ostamaan hyödykkeitään matkailijoita palvelevista yrityksistä. Saarinen (2002, 9) puhuu elämystuotannosta, joka on Pinen ja Gilmoren (1999) mukaan taloudellisesti tuottavampaa kuin pelkkien palvelujen tarjoaminen tai tavaroiden tuotanto. Matkailualueella palvelujen tarjoamisesta edetään elämysten järjestämiseen, jolloin hinnoitteluperusteetkin muuttuvat.

Työllisyyden muutos alueella voi olla matkailuelinkeinon ansiosta välillistä tai työpaikkoja tulee suoraan matkailijoita palvelevissa tehtävissä. Ahon (1997, 120) mukaan kausivaihtelut voivat kuitenkin olla ongelmana, ja työntekijät matkailuyrityksissä ovat niin sanottuja sesonkityöntekijöitä. Asetelma voi tuoda matkailualueelle negatiivisia jännitteitä, jos sesonkityöntekijät ovat ulkopaikkakuntalaisia oman alueen kärsiessä työttömyydestä. Yhtenä ulottuvuutena tarkastelussani on ympäristö sisältäen maiseman muutoksen, sillä matkailun kasvu alueella aktivoi ja motivoi seuraamaan entistä tarkemmin myös luonnonympäristön hyvinvointia (Aho 1997, 122).

Nämä edellä mainitut muutokset eri osa-alueilla ovat vaikuttamassa kyläläisten asenteisiin matkailua kohtaan. Kun muutokset ovat liian suuria, sosiaalinen sietokyky ylittyy ja asenteet matkailua kohtaan muuttuvat kielteiseksi (Saarinen 1998, 20). Matkailijamäärät vaikuttavat näiden muutosten syntymiseen ja ovat yksi ulottuvuuksista, jotka vaikuttavat siihen, että kyläläisten oma vapaa tila muuttuu. Tuan (1977) on tuottanut kuvauksia tilasta, jota ei voi alistaa havaittavuuden kontrolliin. Sen sijaan hän kuvaa miten fyysinen tila koetaan ja miten nuo kokemukset tuottavat erilaisia tiloja, jotka ovat osa ihmisten arkista elämää (Häkli 1999, 79). Oman oletukseni mukaan kyläläisten oma tila pienenee näiden tekijöiden muuttaessa kyläläisten oman vapaan tilan matkailutilaksi.

6. TUTKIMUSALUE

Oravin kylä sijaitsee Savonlinnassa noin 45 kilometrin päässä kaupungin keskustasta pohjoiseen (kuva 1). Kylä on sisävesimatkailun keskeisen reitin Savonlinna – Kuopio varrella ja myös kahden kansallispuiston, Linnansaaren ja Koloveden välissä. Keisari Aleksanteri II määräsi vuonna 1858 rakennettavaksi kanavan Haukiveden ja Joutenveden välille Oravintaipaleeseen, joka silloin sijaitsi Rantasalmen kunnassa. Kanava rakennettiin vuosina 1859-61 ja on ympäristöineen luonnonkauneudessaan merkittävä matkailun vetovoimatekijä. (Loikkanen 1999, 28-30.)



Kuva 1. Oravi kartalla (Maanmittauslaitos 2007).

Oravin kylällä on vahva teollinen historia, ja kylässä toimi ruukki vuosina 1868-1901. Ruukin toiminta oli vilkkaimmillaan 1880-90-lukujen vaihteessa, jolloin myös Oravin kylä eli kukoistuskauttaan. Ruukki työllisti tuolloin satoja ihmisiä, ja koko kylässä oli asukkaita tuhatkunta. Vuonna 1901 ruukin toiminta päättyi ja kokonaisia taloja purettiin ja

pystytettiin muualle uudelleen työläisten asunnoiksi. (Loikkanen 1999, 28-30.) Nykyisin Oravissa asuu ympärivuotisesti noin sata henkilöä. Matkailukauden ollessa vilkkaimmillaan kylän väkiluku moninkertaistuu kesämökkiläisten ja matkailijoiden ansiosta. (Rouhiainen 2005, 11.)

Näkyvänä muistona historiasta kylällä on jäljellä kanavan varrella oleva puinen makasiinirakennus, joka toimii nykyisin kesäravintolana. Vanhan ruukin paikalle kanavan toiselle rannalle on rakennettu kauppa- ja ravintolarakennus, joka noudattelee perinteitä nimellään Ruukinranta. Yrityksen toiminta koostuu päivittäistavarakauppa- ja ravintolatoiminnasta sekä vierasvenesataman ja sen oheispalveluiden ylläpidosta. Vierasvenesatamassa on yöpymislaituri ja satamassa sijaitsevassa huoltorakennuksessa on veneilijöiden käytettävissä wc:t, suihkut, sauna ja pyykinpesutupa. Laitureilla on vesi- ja sähköpisteet, käytettävissä ovat myös septitankin imutyhjennys- ja jätteenkeräyspisteet. Polttoaineenjakelupiste on sijoitettu siten, että veneen tankkaaminen on mahdollista. (Rouhiainen 2005, 15-16.)



Kuva 2. Ravintola & kyläkauppa Ruukinranta.

Ruukinrannan välittömässä läheisyydessä toimii melontakeskus, johon kuuluvat päärakennus ja aitta. Päärakennuksessa on asiakkaiden vastaanotto, toimisto, majoitustilat 15 hengelle, sauna, rantakahvila ja terassi. Rakennuksen pihapiirissä on hiekkaranta lentopalloverkkoineen ja laiturit. Melontakeskukselta voi vuokrata kajakin, kanootin ja erilaisia retkeilyvälineitä sekä saada opastusta ja kuljetusta retkille.



Kuva 3. Melontakeskus.

Matkailutoiminta sijoittuu Oravissa Melontakeskukselle, Ruukinrantaan, Linnansaaren kansallispuiston pääsaarelle, mökkikylään ja Vanhaan makasiiniin. (Rouhiainen 2005, 13.) Lähes kaikki matkailutoiminta Oravin kylällä tapahtuu varsin pienellä alueella kanavan ympäristössä.

7. AINEISTO JA MENETELMÄT

Päädyin käyttämään tiedonkeruun menetelmänä haastattelua. Hirsjärven ja Hurmeen (1995) mukaan teemahaastattelu sopii hyvin käytettäväksi tilanteissa, joissa halutaan selvittää heikosti tiedostettuja asioita: arvostuksia, ihanteita ja perusteluja. Haastattelu kohdistuu ennalta valittuihin teemoihin, mutta teemahaastattelussa ei ole tarkasti määritelty kysymysten muotoa tai esittämisjärjestystä. (Metsämuuronen 2005, 226.) Tekemäni haastattelut olivat muodoltaan lähinnä teemahaastatteluja, joskin joidenkin haastateltavien kohdalla puheenaiheet rönsyilivät siten, että haastattelu muistutti avointa haastattelua. Pyrin kuitenkin ennalta suunniteltujen teemojen avulla pitämään keskustelun tietyissä raameissa. Minulla oli etukäteen valittuina myös matkailukeskittymän ympäristöstä otettuja valokuvia, joita näytin ja joiden pohjalta keskustelua saatiin käyntiin. Kaikkien kanssa keskustelua ei käyty kuvien kanssa, koska käyttämäni kuvat ovat kanavan maisemasta ja haastattelua tehdessäni olimme muutamien haastateltavieni kanssa maiseman äärellä. Valokuviksi olin valinnut myös muutamia kuvia Oravista ennen matkailukeskittymän rakentamista. Neljä haastattelua olin sopinut etukäteen, jolloin olin pohjustanut aihetta hieman teemoihin liittyen. Itse haastattelutilanteissa annoin keskustelujen kulkea omalla painollaan; ennalta mietityt teemat toimivat suuntaa antavina. Käytin haastattelun tallennukseen sanelinta ja litteroin aineiston mahdollisimman pian haastattelun jälkeen.

Laadullisissa tutkimuksissa käytetään usein varsin pieniä aineistoja kvantitatiivisiin tutkimuksiin verrattuna. Tieteellisyyden kriteerinä ei pidetä määrää, vaan sen laatua. (Kainulainen 2004, 18.) Tarkoitukseni oli, että en rajoita vastaajien määrää etukäteen, vaan lopetan aineiston keruun, kun vastaukset alkavat toistaa itseään. Haastatteluja sain näin kahdeksalta henkilöltä. Jo kuudennen henkilön kohdalla tuli tunne, että haastateltavien mielipiteet ovat käyttämissäni teemoissa samansuuntaiset. Alussa harkitsin aineiston hankinnan metodiksi myös havainnointia. Tämä tuli mieleeni, koska kylällä käydessäni ihmiset tuntuivat puhuvan maisemasta ja matkailusta useinkin. Havainnointi olisi vaatinut sitä, että olisin viettänyt runsaasti aikaa Oravissa matkailukeskittymän läheisyydessä. Näin en olisi kuitenkaan välttämättä saavuttanut niitä henkilöitä, jotka mahdollisesti vastustavat matkailun kehittämistä. Tämä tutkimuksen muoto olisi ollut piilohavainnointia (Metsämuuronen 2005, 228). Mainitun vaihtoehdon hylkäsin edellä mainitusta syystä ja siksi, että tällä tavoin eettiset tekijät olisivat voineet olla rajoitteena. Olen ottanut työhöni kuitenkin jonkun verran ihmisten ajatuksia, joita kuulin muutamana kerran Oravissa käydessä-

ni ja siellä juhannuksena yöpyessäni. Kylän elojuhlilla kävin myös aistimassa tunnelmaa ja kyläläisten suhtautumista toisiinsa sekä tilaansa.

Aloittaessani tutkimusta tarkoitukseni oli valita haastateltavat niin sanotulla lumipallomenetelmällä toivoen, että ensimmäinen haastateltava suosittelee jotakuta toista haastateltavaksi, toinen kolmatta ja niin edelleen. Kuitenkin jo ensimmäisen haastateltavan kohdalla tämä menetelmä osoittautui toimimattomaksi: haastateltava epäröi eikä osannut nimetä ketään sopivaa. Tämä ensimmäinen henkilö oli minulle entuudestaan tuttu, joten häntä minun oli helppo pyytää haastatteluun. Toisen haastateltavan sain Oravissa käydessäni ehdottamalla haastattelua henkilölle, jota en tuntenut etukäteen. Myöskään hän ei pystynyt nimeämään ketään haastateltavaksi sopivaa henkilöä, huolimatta siitä, että hän uskoi tuntevansa kaikki kyläläiset.

Lumipallomenetelmän toimimattomuuden vuoksi haastateltavat piti hankkia muilla keinoin. Halusin yhdeksi haastateltavakseni yrittäjän, joten pyysin erästä Oravissa yrittäjänä toimivaa ja siellä useita vuosia asunutta henkilöä osallistumaan tutkimukseen. Pari haastateltavaa sain menemällä Oraviin tietynä loppukesän lauantaina, jolloin kylässä vietettiin niin sanottua sadonkorjuujuhlaa, jonka aikana haastattelin myös erästä ennalta haastatteluun lupautunutta. Kiertelin alueella ja pyysin henkilöitä haastatteluun, mikä oli varsin vaivatonta. Samoin sain haastattelun matkailukesittymän välittömässä läheisyydessä olevan kesäasunnon asukkaalta, joka oli pihamaalla ja suostui haastatteluun mielellään. Kyläjuhla oli samalla erinomainen tapa aistia ilmapiiriä ja kyläläisten suhtautumista toisiinsa. Viimeisimmän haastateltavan sain tuttavasta tuttavasta pyytämällä haastatteluun.

Kaksi haastattelua tein haastateltavan kotona, kaksi kahvilan kesäterassilla ja yhden omassa kodissani. Kolme haastattelua toteutui kyläjuhlien yhteydessä kanavan ympäristössä lämpimän sään ansiosta ulkona istuskellen. Haastattelujen taustatietoina kysyin haastateltavan syntymävuotta ja ammattia; perheeseen liittyvät taustatiedot tulivat esille haastattelujen edetessä.

Teemahaastattelun aihepiirit, teema-alueet, ovat tiedossa ja menetelmä eroaa strukturoidusta haastattelusta siten, että siitä puuttuu kysymysten tarkka muoto ja järjestys (Hirsjärvi & Hurme 1995, 36). Tekemissäni haastatteluissa johdattelevana teemana oli Oravin kylä paikkana ja sen merkitys haastateltavalle sekä hänen identiteetilleen. Tästä siirryin

kylämiljöön maiseman muutokseen matkailun kehittyessä; kuvat toimivat apuvälineinä näissä keskustelujen alkuvaiheissa. Tämän jälkeen oli luontevaa edetä matkailun merkitykseen kylälle ja henkilölle itselleen, jolloin esille tulivat matkailun aikaan saamat hyvät ja huonot puolet. Haastattelun yhtenä teemana oli kyläläisten yhteisöllisyys ja tiiviys kanssa käymisessä. Keskusteluissa tuli tällöin esiin myös kyläläisten harrastustoiminta ja vapaa-aika. Aineiston käsittelin litteroinnin jälkeen siten, että keräsin samaa teema-aluetta käsittelevät vastaukset omiksi kokonaisuuksikseen muodostaen teemakortistoja, mistä etenin raportointiin (Hirsjärvi & Hurme 2004, 143-144).

Teemahaastattelun tärkeimpiä vaihteita on tiedon muuttaminen muuttujiksi. Käytännössä tämä tapahtuu siten, että tutkija ottaa yhden teema-alueen teoreettisen lähtökohtansa pohjalta käsiteltäväksi. (Hirsjärvi & Hurme 1995, 117.) Toimin aineistoni käsittelyssä edellä mainittuun tapaan esittäen haastattelut teemoittain siten, että pyrin löytämään aineistosta yhtymäkohtia työni teoriaosuuden keskeisiin teemoihin.

7. 1 Haastatellut henkilöt

Vastaajien iät vaihtelivat siten, että nuorin oli 24-vuotias ja vanhin 80 vuotta, loput olivat keski-ikäisen molemmilla puolilla. En tuo esille haastateltavan sukupuolta, mutta joidenkin kohdalla se saattaa ilmetä keskusteluista. Koska Oravin kylä on varsin pieni noin sadan asukkaan yhteisö, jätän tarkemmat kuvaukset haastateltavien taustoista tekemättä. Haastateltavissa on kolme kesäasukasta, neljä kylässä vakituisesti asuvaa, yksi kylältä pois muuttanut henkilö. Jo pois muuttaneen henkilön halusin haastateltavakseni sen vuoksi, että hänelle merkityksellinen talo on muutettu palvelemaan matkailuelinkeinoa kylässä.

Haastateltavistani kuusi henkilöä on työelämässä, kaksi eläkkeellä. Työttömiä vastaajissa ei ollut. Matkailun parissa suoranaisesti toimivia haastateltavista on kaksi, ja kahden henkilön työtehtävät sivuavat tai ovat sivunneet matkailuelinkeinoa toisinaan välillisesti. Haastateltavissani on sekä syntyperäisiä kyläläisiä että sellaisia, jotka ovat muuttaneet kylälle myöhemmässä elämänvaiheessa. Suurin osa kylälle muuttaneistakin on asunut kylällä vuosikymmeniä. Kesäasukkaista kaksi on sellaista, jotka ovat aiemmin asuneet vakituisesti Oravissa, kolmannen kesänviettopaikkana kylä on ollut yli 20 vuotta. Kaksi haastateltavista on asunut kylällä vähemmän aikaa, mutta hekin enemmän kuin viisi vuotta. Erottelin haastateltavia tekstissä sen mukaan, onko kyseessä kesäasukas (ka), vakituinen asukas (va) vai entinen asukas (ea). Myös ikä näkyy tekstissäni suluissa.

8. HAASTATTELUT TEEMOITTAIN

Tässä luvussa esittelen aineistoni, mutta aloitan tarkastelemalla matkailuelinkeinon kehittymistä Oravissa ja palaan siihen vielä luvun lopussa. Tekemieni haastattelujen teemoina olivat matkailu, paikka, identiteetti ja yhteisöllisyys, joiden sisältä etsin vastauksia tietokykyyn vaikuttaviin ulottuvuuksiin. Näitä ulottuvuuksia tutkimuksessani ovat kulttuuri, hintakehitys, ympäristö, työllisyys, maisema ja matkailijamäärät. Ennen haastattelujen tekemistä olin hahmotellut itselleni muistisanoja näiden teemojen ympärille kysymyksenasettelua varten mainitsemiani ulottuvuuksia ajatellen.

8.1. Matkailu ja matkailijat Oravin kylällä

1960-1970 luvuilla Oravissa elettiin löytämisvaihetta, eli matkailijat järjestivät itse matkansa. Heille ei myöskään ollut luotu erityisiä palveluita, vaan matkailijat käyttivät paikallista palveluvarustusta. Kontakteja paikalliseen väestöön oli olemassa, mutta matkailun vaikutukset Oravin elinkeinoelämään ja talouteen olivat vain pienimuotoisesti. Haastateltavieni muistikuvissa matkailua ei Oravissa tuohon aikaan vielä juurikaan ollut. Haastatelluissa tuli esille mainintoja saksalaisista matkailijoista. Kaksi haastatelluista muisti taksi-autoilija Tuppuraisen, joka vuokrasi 1970-luvulla mökkejä lähinnä saksalaisille. Loikkanen (1999, 289) mainitseekin Schubertit ja Zillichit, perheet, jotka vuokrasivat kesämökkejä vuosikausia Helka ja Jouko Tuppuraiselta lomiansa ajaksi. Lapsuutensa Oravissa asunut (ea50) henkilö kertoi, että saksalaisia oli tuolloin Oravissa paljon, heitä näkyi myös kylällä ja baarissa usein.

Kyläläisten suhtautuminen matkailijoihin ei tuolloin ollut kovin lämmintä johtuen juuri siitä, että he olivat saksalaisia:

– Ne raukathan sai kyllä kuulla siitä, kun ne meni baariin, siellä joku idiotti vetäs tulitikun ja sano ”Rovaniemi” vaikka tää sukupolvi ei oo mitenkään osallinen Rovaniemen polttoon eikä mihinkään. Että kyllä saksalaisuus oli vähän niinkun vihattu, ihmiset ei ymmärtäny, että ne kummiski tuo rahaa siihen pikkukylään (ea50).

Toisen henkilön kertomuksesta ilmeni, että muita matkailijoita ei tuolloin Oravissa vielä paljon ollutkaan:

– Ei ollu. Ei varmasti ollu ku, ensimmäiset saksalaiset silloin ku tuli niin vuosluku oesko se ollu kuuskytaseittemän. Ensmäeset saksalaeset vuokras mökkijä. Joo..Tuppuraenen oli se [vuokranantaja], Silloin usseita mökkijä (ka47).

Kesäasukkaita seudulla on ollut vuosikymmeniä, mökille saatettiin muuttaa asumaan koko kesäksi. Kesäasukkaat saattoivat olla entisiä kyläläisiä kotipaikallaan tai erityisesti kesämökin hankkineita, mutta heidät mielletään nykyisinkin enemmän kyläläisiksi kuin matkailijoiksi. Eräs haastateltava mainitsikin (va24), että mökkeilijät ovat tiiviisti kyläyhteisön jäseniä. Joskin he ovat omalla tavallaan olleet tuomassa väriä ja vaihtelua kylän elämään. Haastatteluissa mainittiin muutamia julkisuuden henkilöitä, joilla oli aikoinaan kesäasunto Oravissa. Heidän myötänsä kylällä näkyi silloin tällöin televisiosta tuttuja henkilöitä ja heidän läsnäolostaan oltiin tavallaan ylpeitäkin (ea50).

Sitoutumisvaiheessa matkailijoiden määrä lisääntyy, mikä alkoi Oravissa näkyä jossain määrin silloin, kun entisen kyläkaupan yhteydessä toimi Makasiiniravintola 1990-luvulta seuraavan vuosituhaten alkuvuosiin ennen Ruukinrannan rakentamista. Makasiiniravintolasta sai alkoholia, siellä oli ruokailumahdollisuus ja veneilijöitä ajatellen pienimuotoista polttoainemyyntiä. Melonta- ja retkipalveluita Linnansaareen oli tuolloin saatavilla, mutta esimerkiksi haastattelemani yrittäjän mukaan Oravissa ei tuolloin ollut yhtään majoituspaikkaa. Sitoutumisvaiheelle tyypillisesti osa paikallisesta väestöstä oli kuitenkin näin alkanut luoda palveluja ensisijaisesti tai ainoastaan matkailijoille.

Vuonna 2001 perustettiin SaimaanSydän –yritysverkosto, jonka toiminta-ajatuksena oli edistää ja kehittää matkailun yleisiä ja yhteisiä edellytyksiä Haukiveden alueella tuottamalla alueesta ja sen matkailupalveluista tiedotus- ja neuvontamateriaalia. Lisäksi toiminta-ajatukseseen kuului osallistua alueen matkailun tuotekehitykseen ja ohjelmapalvelujen kehittämiseen yhdessä matkailuelinkeinon kanssa. (Ryhänen 2003, 56.) Yritysverkosto edustaa näin sitoutumisvaiheen organisaatiota, joka vastaa alueen matkailutoiminnoista ja markkina-alueen määrittelystä.



Kuva 4. Makasiiniravintola.

Makasiiniravintola oli Ruukinrannan rakentamisen jälkeen pari kesää tyhjillään, mutta on nyt uuden omistajan myötä taas toiminnassa. Sen sijainti Ruukinrantaan nähden on kanavan rannalla lähes vastapäätä. Haastattelujen aikana keskustelimme Makasiiniravintolan merkityksestä kyläläisille, ja haastatellut kokivat myönteisenä asiana sen että sekä Makasiiniravintola että Ruukinranta molemmat toimivat kylällä.

Kilpailutilannetta näiden kahden yrityksen kesken ei koettu olevan. Haastattelemieni henkilöiden mukaan käytännössä on huomattu, että kilpailua ei ole, koska Ruukinranta tarjoaa myös niitä palveluja, joita Makasiini ei pysty tarjoamaan kuten kauppa, sauna ja suihku. Yrittäjien kanta asiaan on, että on vain hyväksi, että kylällä on enemmän palveluja ja vaihtelua. Näin ollen sekä matkailijat että kyläläiset viihtyvät ja viiptyvät kylällä paremmin ja pitempään (va34).

Kolmannen eli kehitysvaiheen mukaisesti matkailun taloudelliset vaikutukset Oravissa ovat lisääntyneet kesäaikaan tuntuvasti. Myös talvimatkailua kehitetään luonnon vetovoimatekijöillä, mutta ei kuitenkaan mielestäni vielä kolmannelle vaiheelle tyypillisesti keirotekoisilla vetovoimatekijöillä. Tälle vaiheelle ominaisesti alueen fyysisessä ympäristössä ja kyläläisten asuinympäristössä, omassa paikassa, on alkanut esiintyä muutoksia.

8.2. Paikka ja sen merkitys identiteetille

Haastateltavieni kanssa keskustelimme Oravista ja sen merkityksestä paikkana siellä asuville ihmisille sekä maiseman että sijainnin kannalta ja kylästä asuinpaikkana. Maisema oli lähtökohtana siksi, että Relph (1976) esittää paikkojen ja paikattomuuden olennaisia maisemallisia piirteitä, jolloin paikka viittaa ihmisten juurtumisen ja kotiutumisen tunteisiin. Paikattomuus viittaa juurettomuuteen ja kokemuksiin ulkopuolisuudesta.

Haastateltavien kommentaasta nousi yhtenevästi esiin mielipide siitä, että etäisyys kaupunkiin on olennainen tekijä, joka vaikuttaa Oravissa asumiseen. Heistä erään mielestä Oravi on kaukana kaikesta. Pisin etäisyys työpaikalle oli kylällä vakituisesti asuvista haastateltavistani yhdellä henkilöllä kaksikymmentä kilometriä. Aineistossani ei ollut yhtään sellaista, joka päivittäin ajaisi työmatkansa kaupunkiin, ja kaksi haastateltavista harkitsisi poismuuttoa, jos työpaikka ei olisi Oravissa. Mielestäni nämä kaksi olivat sellaisia henkilöitä, jotka eivät vaikuttaneet olevan tunteen tasolla sitoutuneita paikkaan, toisille haastatelluista Oravi näytti merkitsevän paikkana elinikäistä sitoutumista.

Kylässä vakituisesti asuvista henkilöistä kukaan ei sanonut suunnittelevansa tai ajatellut olevansa tulevaisuudessa muuttamassa pois sieltä. Jo eläkkeellä oleva vakituinen asukas (va63) tosin sanoi, että vaikka ei haluaisi muuttaa muualle, se luultavasti on välttämätöntä, jos sairastuu ja yksin asuminen pitkän matkan päässä palveluista tulee mahdottomaksi. Pois muuttanut entinen kyläläinen (ea50) oli hänkin sitä mieltä, että päivittäinen työmatka kaupunkiin olisi liian pitkä, ja että tulevaisuudessa olisi mahdollista kesäpaikan hankkiminen Oravista.

Haastateltavistani yksi (ka47) tulee lähivuosina muuttamaan Oraviin takaisin, sillä hänelle pitkät työmatkat eivät ole este, koska työn laadusta johtuen suorituspaikka vaihtelee ollen välillä matkatyötä. Hänen aikomuksenaan on asua vielä joitakin vuosia kaupungissa,

myydä sitten asuntonsa siellä ja rakennuttaa talo Oravissa olevalle tontilleen. Hän on aikoinaan perheen perustettuaan muuttanut kylästä kaupunkiin, mutta tällä hetkellä perhetilanne on sellainen, että asuminen Oravissa olisi taas mahdollista.

Maiseman kauneus kylällä ja sen läheisyydessä oli jokaisen haastattelun kohdalla aineistosta esiin nouseva asia. Haasteltavat olivat kaikki yhtä mieltä siitä, että Oraville leimaa antavin piirre on kanava ja maisema sen ympäristössä. Ympäröivän luonnon kauneus, vesistön antamat mahdollisuudet ja Linnansaaren kansallispuiston läheisyys tiedostettiin, mutta tärkein on kanava:

– Oravi on lähes sama kun kanava. Sehän on kylän sydän. Että tavallaanhan kanava on koko kylän synnyttänyt, vois sanoa, eli on se niinku kylän sydän (va24).

Haastateltavien mielipiteistä tuli ilmi, että kanavan nähdään paitsi olevan kaunis myös tärkeä kylän olemassaololle. Eräs haastateltava (ka47) uskoikin, että ilman sitä kylää ei olisi olemassakaan.

Kommenteista kuvastui, että viehättävästä kylästä ja kauniista luonnosta ollaan myös ylpeitä:

– maisema on hyvä, minä oon just Helsingissä näyttänyt kuvia, ilmakuvat ja kaikkee..niin kaikki oikeen hämmentyy, että onks tää totta! (ka59).

Yhdelle henkilölle (va63) maisema tuntui olevan jollain lailla itsestäänselvyys, ja hän totesikin, että maiseman kauneutta ei välttämättä huomaa enää, mutta se on kuitenkin olennaista viihtyvyydelle kotipaikassa. Hän sanoi tiedostavansa, että kylällä kävijät ihailevat maisemaa, mutta paikallisille se ei hänen mielestään ole samanlainen ihailun aihe.

Humanistisen maantieteen mukainen ajatus on, että inhimillistä elämää ajatellen merkitykset ja erityisiin paikkoihin liittyvät tunteet ovat tärkeämpiä kuin tilan fyysisuus (Häkli 1999, 83). Haastatteluaineistosta nousikin esille tunteisiin liittyviä näkemyksiä ja kiintymystä paikkaan siellä elettyjen kokemusten ansiosta.

Haastateltavistani yhden (ea50) suhde Oraviin on erityisen voimakkaasti tunteisiin painotunut: paikkaan on syvä kiintymys ja juuret ovat kylässä. Keskustelun kuluessa päättelin, että hän kokee kylän tunteellisesti paikkana, jonka hän haluaisi säilyvän muuttumattomana. Hän eli kylässä nuoruutensa, ja se on hänelle paikka, johon liittyvät lapsuuskokemukset ja aikuiseksi kasvaminen ja jossa hän on viettänyt elämänsä onnellista aikaa. Hänelle entinen Oravi edustaa juuria, paikkaa muistoinen, joihin hänellä on tiedon ja tunteen siteet (sense of place), ja nykyinen kylämaisema tuo ulkopuolisuuden tunteen. Hänen kommentistaan tuli esille, että ikään kuin hän olisi toivonut ajan pysähtyneen siihen hetkeen, kun itse muutti pois kylästä, ettei kylässä olisi tapahtunut mitään maisemaa uudistavaa ja että se olisi hänen lapsuutensa idylli vieläkin. Kysymykseen siitä haluaisiko hän vielä asua Oravissa, hän kertoi, että oli jossain vaiheessa harkinnut ostavansa entisen kotitalonsa, kun se oli tullut myyntiin. Talon huono kunto oli ollut ratkaiseva tekijä siinä, ettei tämä toteutunut.

Kylästä pois muuttaneen, mutta siellä runsaasti vapaa-aikaansa viettävän henkilön (ka47) ajatuksista oli aistittavissa, että maisema on tuttu ja tärkeä hänellekin lapsuusvuosien kokemusten vuoksi. Oravi edustaa hänen ajatuksissaan kotia, ja koti kaupungissa on asunto. Hänen ajatuksensa olivat samansuuntaisia kuin edellisessä kappaleessa mainitulla (ea50) henkilöllä siinä suhteessa, että lapsuuden Oravi entisessä asussaan on se kaunein Oravi, vaikka hän sanoikin, ettei kylän poikkeuksellinen maisemallinen arvo ole huono nykyisessäkään asussa.

Sitoutuneisuus paikkaan oli joillekin haastateltavista tullut vuosien kokemuksista ja elämästä kylällä sinne muualta muuttaneena. Näin on tapahtunut esimerkiksi 63-vuotiaalle vakituiselle asukkaalle, jonka puoliso on sukua, joka on asunut ja vaikuttanut Oravin kylällä jo usean sukupolven ajan. Juurtuminen on tapahtunut näin, ei pelkästään maisemallisesti, vaan siinä, että elämä on eletty paikassa, jossa ovat tapahtuneet paitsi hänen itsensä tärkeät elämäkokemukset myös suvun elämä, ja näin oma elämä on lenkki tässä sukupolvien ketjussa.

Samantyyllisiä ajatuksia oli myös toisella muualta kylään muuttaneella henkilöllä (va50), jonka sitoutuneisuus Oraviin oli myös tullut vuosien saatossa. Hän vakuutti, ettei muuta pois ennen kuin on pakko, ja elämänsä vanhuusvuodet hän on suunnitellut viettävänsä vanhuksille tarkoitettussa vuokratalossa Oravin Iltakodilla. Hän tuli kylään avioliiton myö-

tä, mutta joitakin vuosia sitten muuttuneen elämäntilanteenkin jälkeen kylä tuntuu omalta kotipaikalta.

Haastateltavista yksi (ka80) oleskelee sekä Oravissa että kaupunkiasunnossaan. Hänen puolisonsa on sairaalassa vakituisesti, ja hän itse kokee jo edestakaisen kulkemisen rannaksi eli tulevaisuudessa tulee olemaan Oravissa entistä harvemmin. Tämä koko elämänsä Oravissa asunut henkilö tuntui kokevan kylän laajemmin kuin toiset haastateltavani. Hänelle Oravi on kylä, kanava ja lähisaaret sekä kylätiet taloineen. Tähän kuuluvat myös kyläläiset ihmisinä sukuineen ja tarinoineen, eli paikka muodostuu hänelle tästä kaikesta. Paikassa kiinnipitävänä tekijänä toiset ihmiset ovatkin tärkeitä: nyt kun hänen kuntonsa on huonontunut eikä liikkuminen luonnistu entiseen tapaan, hän tuntee itsensä välillä yksinäiseksi kotitalossaan.

Haastateltavista kaikki eivät kokeneet itseään sitoutuneeksi Oraviin. Esimerkiksi 59-vuotias kesäasukas sanoi tuntevansa itsensä kulkuriksi. Hänellä on olemassa myös toinen kesänviettopaikka, mutta hän sanoi tulevansa aina vain Oraviin ja aikoo tulevaisuudessa viettää siellä aikaansa enemmänkin, kun eläkeikä koittaa. Hänelle Oravi on jotain erikoislaatuista, mitä ei muualla ole. Hänen mieleensä tulee kanavaa katsoessa Ranska jokilaivoineen siinä kulkevien idyllisten höyrylaivojen ansiosta. Hän hakeekin paikasta idylliä, jonka hän kokee olevan olemassa vain tässä kylässä.



Kuva 5. Oravin kanava.

Vakituisesti kylällä asuva 24-vuotias henkilö vaikutti mielipiteineen siltä, että sitoutuneisuutta paikkaan ei ainakaan vielä ole muodostunut. Hänen harrastuksensa liittyvät luontoon ja maiseman kauneus sekä sen läheisyys on tärkeää paikassa viihtymiseen. Hän sanoi, ettei voisi kuvitellakaan asuvansa kerrostalossa tai kaupungissa, sillä kokemus ulkopuolisuudesta ja juurettomuudesta tulee esille niissä olosuhteissa ja kodin tunne tulee lähellä luontoa. Hän kertoi opiskeluaikoina asuneensa kerrostalossa ja oli sitä mieltä, että se oli riittävä kokemus kaupunki- ja kerrostaloasumisesta. Hän on muuttanut kylälle puolisonsa luokse, mutta asunut paikassa alle kymmenen vuotta, joten kiintymystä siihen ei ole luonnollisesti vielä voinut syntyäkään. Kylä sisältää maisemaltaan ja olemukseltaan kuitenkin ne elementit, joita hän paikalta toivoo ja edellyttää siellä viihtymiseen.

Aineistoni yrittäjä (va34) piti hänkin kyläidylliä ja kaunista luontoa viihtyvyystekijänä, mutta koki, että muuttaisi pois kylästä, jos jostain syystä luopuisi yrityksestään. Toisaalta paikassa kiinnipitävänä tärkeimpänä tekijänä tuntui olevan työpaikka siellä, mutta kuitenkin hänellä ei ole minkäänlaisia suunnitelmia muuttaa pois, vaan kokee viihtyvänsä kylässä.

Länsman (2004, 166) kertoo, että saamelaiset eivät voi menettää maataan menettämättä identiteettiään ja siten lakkaavat olemasta saamelaisia ilman maataan. Samoin oravilaisuus tuntuu muodostuvan kanavasta ja sitä ympäröivästä luonnosta. Haastateltavat kokevat, että Oravissa ei voisi asua, ellei pitäisi luonnosta, johtuen muun muassa juuri siitä, että kylä on kaukana muista asutuskeskuksista. Identiteetti, joka paikan myötä muodostuu, on ihmisen, jolle luonto merkitsee paljon. Kaikki haastateltavani olivat yhtä mieltä siitä, että Oravi edustaa kauneudessaan jotain erityislaatuista, mitä ei ole muualla. Tämä ilmeni myös kylällä käydessäni, kun sivullisena kuuntelin kyläläisten puheita. Jokainen haastateltavistani koki Oravin omanaan ja omanlaisenaan, mutta yhteistä heille on tietty ylpeys omasta Oravistaan.

8.3. Kyläyhteisö

Kyläyhteisö on yleensä tiivis pienillä kylillä ja etenkin siellä kauimmin asuneiden kesken. Maaseutukylissä on sukuja, jotka ovat asuneet paikalla pitkään ja heistä on muotoutunut tietty kuva muiden kyläläisten silmissä. Tuomo Loikkanen (1999) kuvaa Ahvensalmen-Oravin kyläyhteisöjen julkaisussa Oravin kylällä pitkään asuneita sukuja. Teoksesta ilmenee, kuinka kyläläiset ovat ylpeitä omasta kylästään ja yhteisöllisyys on aistittavissa. Sama ilmenee haastateltavien kommentteista, joissa mainittiin sukuja, joilla on pitkät perinteet Oravin historiassa.

Länsman (2004, 87) oli omassa tutkimuksessaan havainnut, että paikka ja yhteisö ovat kiinteästi toisiinsa liittyviä ominaisuuksia. Suvut ja perheet kuuluvat johonkin paikkaan, minkä avulla sekä yksilöt että ryhmät määrittelevät, keitä he ovat ja minne he kuuluvat. Omissa haastateltavissani ne kolme, jotka olivat muualta muuttaneita, olivat tulleet sinne puolisonsa myötä ja sitä kautta kyläyhteisöön kuuluviksi.

Nämä kylälle muualta muuttaneet haastateltavani kertoivat, että he olivat kokeneet saaneensa sinne ulkopuolisina muuttaessaan lämpimän vastaanoton. He sanoivat, että kokevat Oravin nimenomaan omaksi kotikyläkseen ja ovat tulleet osaksi kyläyhteisöä kiinteällä tavalla. Jo kaupunkiin muuttanut haastateltavani kokee, että häntä pidetään kyläyhteisöön kuuluvana vieläkin, kun hän käy siellä. Kommentissaan hän mainitsi, että hänet otetaan aina avosylin vastaan tervetuloitotusten kera. Yksi haastateltavistani (ka59), joka ei kokenut olevansa niin tiiviisti kyläyhteisön jäsen, sanoi kuitenkin, että ollessaan kyläläisten

seurassa hän kuuluu joukkoon. Haastateltavien kommentit toivat esille sitä, että yhteisöllisyys koetaan kylässä tiiviinä. Kahvikutsuja järjestettiin aikoinaan pienemmistäkin aiheista; nimi- ja syntymäpäivät muistettiin naapurien kesken. Kanssakäymisen muodot ovat voineet muuttua, mutta haastateltavien vastaukset olivat poikkeuksetta edelleen tiiviyttä korostavia.

Yhteisöllisyys tulee jollain tapaa ilmi harrastuksissa. Kylän pieneen kokoon nähden erilaisia järjestöjä ja seuroja toimii kylällä lukuisia, kylläkin vaihtelevalla aktiivisuudella ja aiemmin 1990-luvulla kuitenkin nykyistä enemmän. Kylätoimikunnasta Oravissa Loikkanen (1999, 339) kirjoittaa, että sen kirkkain saavutus on valinta vuoden kyläksi vuonna 1993. Paikallinen sanomalehti on tuolloin kommentoinut nimitystä: ”Oravi on onnellisten ihmisten kylä.”

Haastatteluissa mainittiin metsästysjärjestö, Martta- ja kyläyhdistys sekä nuorisoseura ja joitakin pienempiä yhdistyksiä näiden lisäksi. Järjestöissä on ollut mukana jokunen pääaktiivi, jotka ovat pitäneet toimintaa koossa, mutta sitten viime vuosikymmenen toiminta on hiukan hiipunut muutaman avainhenkilön muutettua kylältä pois. Martta-järjestö oli esillä kylän elojuhlissa: yhdistyksen naiset olivat järjestäneet kahvion, tikanheittoa ja muuta pientä puuhaa. Eräs heistä kertoi, että nimenomaan talvella järjestötoiminta on tärkeää yhdessäoloa ja että he kokoontuvat joko toistensa kodeissa tai jossain yleisessä tilassa. Kesällä toimintaa ei niinkään kaivata eikä ehditäkään järjestää, mutta on talven pimeyteen tarpeen.

Aistittavissa oli myös, että toimimiseen on jossain määrin väsytty. Kuitenkin metsästysseura on varsin tiivis, samoin mainittu Martta-järjestö, joka on vanhempien naisten ryhmittymänä suosittu. Aineistoni yrittäjä kokee myös, että työ vie nykyisin enemmän aikaa aktiiviselta järjestötoiminnalta sekä harrastuksilta. Lisäksi vetovastuu toiminnoista on liiaksi samojen ihmisten harteilla. Yksi haastateltava (va34) on sitä mieltä, että kuten järjestötoimintaa, myös yhteisöllisyyttä oli aiemmin nykyistä enemmän.

Toisaalta haastateltavien kommenteissa mainittiin myös yhteisön negatiivisia puolia. Kوتettiin, että kylällä juoruillaan, mutta että se on asiaankuuluvaa pienessä yhteisössä. Haastateltavat kertoivat myös, että kateutta on nähtävissä, mutta sen nähtiin olevan asia, jota on joka puolella ihmisten välisissä kanssakäymisissä. Jotkut haastateltavista mainitsivat, että

kylällä on henkilöitä, jotka haluavat vetäytyä omiin oloihinsa, eivätkä olla niin tiiviissä yhteydessä naapureihin tai muihin kyläläisiin.

Mielestäni kyläläiset yhteisönä ovat sietokyvyltään vaiheessa, jossa kylälle mahtuu vierailijoita eli kantokyky ei sosiaalisesti ole ylittynyt. Vaikka yhteisö on tietyllä tapaa tiivis, on huomattavissa, että vierailijoihin suhtaudutaan positiivisesti eli heitä ei ole liikaa. Oravilaisten luonteenpiirteisiin vaikuttaa siten kuuluvan tietynlainen vieraanvaraisuus, mikä huomioon ottaen matkailijan on helppo tulla kylälle ja vastaanotto on positiivinen yhteisössä. Doxeyn Irridex -teorian (Ryan 1991) mukaan katsottuna alueella eletäisiin näin ollen euforian eli innostuksen aikaa.

Isäntä-vieras-suhde ei ole vielä muotoutunut, eikä vierailijoihin suhtauduta itsestäänselvinä tai apaattisesti. Tähän yhteisöön matkailijat eivät vielä kuulu jokapäiväisesti ja tila on vielä lähes yksinomaan paikallisten omaa. Doxeyn Irridex -teorian mukaan tässä vaiheessa myös sijoittajat ovat tervetulleita alueelle. Haastatteluissa tämä tuli ilmi myös siinä, että haastateltavat suhtautuivat paitsi matkailuyrittäjiin, joiden katsottiin kuuluvan kyläyhteisöön, myös sijoittajiin positiivisesti. Erään haastatellun (ka47) mukaan henkilö, joka on ollut mukana sijoittamassa rahaa Oravin kylän matkailuun, toimii ehdottomasti kyläläisten parhaaksi ja ottaa heidät huomioon ratkaisuisaan matkailun kehittämiseksi ja kylämiljöössä tapahtuvissa muutoksissa.

8.4. Maisema ja kylämiljöön muutos

Matkailukeskittymän nousu Oravin kylälle on muuttanut kylän fyysistä ympäristöä kanavan läheisyydessä. Rakennusten lisäksi on rakennettu venelaitureita sekä paikalla poikkeavia veneilijöitä varten että heille, jotka haluavat yöpyä laiturissa veneissään maksua vastaan. Matkailukeskittymän ympäristöä, jossa kylätie kulkee, on raivattu ja kunnostettu liikennettä ja pysäköintialuetta varten, joten tienoo on olemukseltaan näinkin muuttunut entisestä.

Keskusteluissa haastateltavieni kanssa ilmeni, että vaikka mielipiteet hieman vaihtelivat, oltiin enimmäkseen sitä mieltä, että rakentaminen ei ole pilannut Oravin kyläidyttä eikä muuttanut maisemaa ratkaisevasti huonompaan. Kylämiljöö ei näin ollen haastateltavieni mielestä ole vielä muuttunut liikaa, ja vaikka uusia rakennuksia on tullut maisemaan, mer-

kittävänä tunnuttiin pidettävän sitä, että vanhaa ja entistä ei pureta pois. Esimerkiksi yhdelle pitkään Oravissa asuneelle haastateltavalle kanava edustaa nykyiselläänkin Oravin kauneutta. Hän ei koe rakentamisen tuoneen maisemaan ikävää muutosta, hänelle idylli on olemassa ja vanhaa ja uutta on hänen mielestään sopivassa suhteessa:

– Minusta tää on niin mukavasti rakennettu; tuo toenen puol (Makasiinin puoleinen ranta) on vanha, ja sit on tämä (Ruukinranta). Tämä on sitte uutta ja tämä; näyttää tietysti toselta, mutta emmie usko tämä millään laella idylliä pillaa. Täältä löytyy sitäki vanhaa, mittään ei oo niinku entistä sillä laella hävinny, entinen on entistä ja entiseen ei voia palata. Ja tämä on kaikki...minä hyväksyn ainaki, niin (va63).

Eräs haastateltavista (va24) kertoo, että ennen Makasiinin uudelleen avautumista kyläläiset epäilivät, että Ruukinranta menee konkurssiin ja kaikki kävisivät vain Makasiiniravintolassa, koska se edustaa entistä idylliä. Toisen haastateltavan (va50) kommentissa mainittiinkin, että Makasiinia kaivattiin takaisin: sen oli totuttu kuuluvan Oravin kylämaiseen, sen tunnelmassa on mukava käydä ja Makasiiniravintola on saavutettavuudeltaan luonnollisesti parempi sillan sillä puolella asuville.

Toisen vakituisen asukkaan (va50) kanssa keskustellessani huomasin samoin, että hän ei myöskään kokenut maiseman muuttuneen Oravissa rumemmaksi Ruukinrannan rakentamisen myötä vaan se sopii hänen mielestään miljööseen. Rakennuksen hyvänä puolena hän näkee, että sen myötä kyläyhteisö on saanut yhteisen kokoontumispaikan esimerkiksi Martta-järjestölle. Talvisin kokoontumisia voidaan järjestää näin muuallakin kuin jonkun kotona. Tämä tuli ilmi myös muiden haastateltavien kommentteissa:

– Nyt on kyläläisillä kokoontumispaikka, kylän oma shellin baari missä istuu ja vaihtaa kuulumisia (va24).

Vanhin haastateltavista (ka80), joka on nähnyt Oravin kylän kehitystä useamman vuosikymmenen ajan, totesi samaan tapaan, että nyt tapahtunut muutos on hyväksi kyläläisille. Hän muisti ikävänä talven, jolloin kylällä ei ollut kauppaa ollenkaan, eli hänellekin rakennus konkretisoituu hyvän symbolina. Hän korosti samoin kuin muut haastateltavat sitä, että kyläläisille on näin yhteinen paikka kokoontua.

Näin ollen voisi kuvitella, että maiseman muutosta rakennuksen osalta ei nähdä negatiivisena, koska se on itsessään myönteinen asia kyläläisille. Matkailukeskittymän tulo on vilkastuttanut kyläläisten elämää myös siten, että nyt kun ravintola on ympärivuotisesti auki ja siellä järjestetään tapahtumia, tanssia ja karaokea, eli on mahdollisuus sellaiseen vapaa-ajan viettoon, mitä varten aiemmin oli lähdettävä kaupunkiin. Viikonloppuisin ravintolaan tulee ihmisiä myös kylän ulkopuolelta, jolloin sosiaalinen elämä vilkastuu lisää.

Joidenkin haastateltavien kommentoissa ilmeni, että maisema kanavan varrella ei välttämättä ollut kaunis kaikilta osin ennen matkailukeskittymän rakentamista. Melontakeskityksen ympäristö oli päässyt ränsistymään edellisen omistajan aikana, mutta nyt alue näyttää sen kohdalla entistä huomattavasti siistimmältä, avarammalta ja kauniimmalta:

– ...meille tuli valo ja aurinko ja kaikin puolin elävyyttä..(ka59).

Toisaalta juuri edellisessä kommentissa mainitun pihapiirin muutos tuo Oravista pois muuttaneen mieliin toisenlaisia ajatuksia. Hän muistaa kyseisen pihamaan siltä ajalta kun hän eli lapsuusvuosiaan, jolloin alue oli hoidettu. Hänen muistoissaan se ei ollut muuttanut siitä ajasta, ja hän koki tuskallisena sen, että rakennusta alettiin muuttaa Melontakeskukseksi. Hän kokee käynnit paikassa vaikeina, ja hän on vierailut siellä muistellen sitä entisessä asussaan asuinkäytössä; nyt niiden paikalla on matkailijoille tarkoitettuja tiloja. Hän myös näkee venelaiturit sanojensa mukaan hirvittävinä rakennelmina, eikä usko, että ne ovat muidenkaan niin sanottujen entisten oravilaisten silmissä kauniita. Hänen mielestään Ruukinrannan rakennus on ruma, ja se on hänen mielestään niillä niityillä, joilta hän keräsi itselleen kukkia juhannuksena tyynyn alle uneksien tulevaisuudesta. Kanavan tai maiseman kauneutta rakennelmat eivät hänen silmissään kuitenkaan ole muuttaneet.

Jotkut toisetkin haastateltavista palasivat vanhoihin aikoihin. Yksi heistä (ka47) muisteli aikaa jolloin Oravissa oli vanha puusilta. Hän koki kylämiljöön muutoksen alkaneen jo silloin, eikä se siten ole enää entisensä. Hänen mielestään on tehty suuri virhe, että puusilta on hävinnyt maisemasta, sillä kylällä olisi myös siellä vierailevien silmissä toisenlainen ja suurempi arvo sekä merkitys, jos silta olisi vielä olemassa.

Kyseinen henkilö koki myös Ruukinrannan tuoneen maisemaan kielteisiä muutoksia. Hänen mielestään rakennus on ruma eikä sovi kylämiljööseen tai maisemaan millään tavalla:

– Siis tämmössii paskaliiterilöetä niin ku tämä Ruukiranta, näeton muallima täönnä. Moottortieltä ramppi sivvuu, jossa lukkoo missä saat aoton tankata, niin siellä on näetä tämmössii, samallaisii riemuliiteriä ihan täynnä. Niin tavallaa on niinku jostae otettu, malli jostae tievvarsikuppilasta, tankkaospaekasta. Tää ei oo mikkää, ei oo. Tuossa ei niinku ihmiset ei viihy tuommosessa. Tää ovvaa niinku semmonen, tässä tankattaa, vene tae aoto ja lähetää. Siis viihtyvyyden kannaltaha se on ihan perseestä (ka47).

Toisaalta samainen haastateltava kokee Ruukinrannan viereisen Melontakeskuksen olevan tarpeellinen ja maisemaan sopiva. Hän myös uskoo, että ne palvelut, joita Melontakeskuksesta saa, ovat tärkeitä niin kyläläisille kuin matkailijoille kanootteineen ja luontoretkiineen. Hän on sitä mieltä, että palveluja tulee olla ja niitä saa olla nykyistä enemmän ja monipuolisemmin.

Itselleni tuli tämän henkilön kommentteista mielikuva, että hänen on ollut helppo mielikuvissaan sopeuttaa melontakeskus hyvin maisemaan, koska se on ollut siinä jo aiemminkin. Hänen mielestään melontakeskus on mennyt ulkoasussaan parempaan suuntaan verrattuna entiseen, eli ajatukset olivat samansuuntaisia kuin asukkaalla, jonka kesäasunto sijaitsee Melontakeskuksen läheisyydessä. Kysyessäni haastateltavalta, miten hänen viihtymisensä vaikuttaa se, että hänen mielestään ruma rakennus on kylämiljöössä, hän totesi, että sitä on vain siedettävä, koska sitä ei voi muuttaa.

Edellä mainittu henkilö ajattelee samansuuntaisesti rantamakasiinin maisemaan kuuluvana ja nimenomaan Oravin kyläidylliin sopivana. Hän pitää hyvänä sitä, että Rantamakasiini on jälleen avattu asiakkaille ja kokee, että se sopii tarkoituksiinsa mainiosti.

Haastatteleman yrittäjän mielestä Oravi on kaunis paikka muutoksen jälkeenkin, mutta yrittäjänä se edustaa hänelle myös työtä. Hänen kanssaan keskustellessani tuli esille, että usea kyläläinen on ilmaissut yrittäjille olevansa iloinen ja tyytyväinen matkailukeskittymän nousuun kylälle, sekä kannustavan yrittäjiä Oravin kehittämiseen.

Olen tutkimustani tehdessä esittänyt oletuksen, että Oravin kylän muuttuminen matkailutilaksi matkailijamäärien kasvaessa ja ympäristön sekä maiseman muuttuessa vie kyläläisiltä heidän omaa vapaata tilaansa. Tässä vaiheessa näyttäisi kuitenkin siltä, että vapaa tila ja matkailutila ovat limittyneet toisiinsa eivätkä ole vielä erottuneet toisistaan. Kyläläiset kokevat maiseman muutoksen myönteisenä, koska tila on myös heidän käytössään eikä yksinomaan matkailijoiden ja matkailuelinkeinon. Elinkaarimallin mukaisesti paikallisten myötämielisyys matkailuun nousee, kunnes matkailu alueella saavuttaa huippunsa. Tämä koskee myös matkailun alueelle aiheuttamaa maiseman muutosta, jota siedetään Oravissa-kin vielä verrattain hyvin.

8.5. Matkailun kehittyminen Oravissa

Haastateltavani kokivat matkailun kehittymisen ja kehittämisen kylälle myönteisenä asiana. He uskovat, että matkailua kehittämällä kehitetään myös kyläläisten elämää ja elinmahdollisuuksia. Nekin haastateltavista, jotka kokivat tunteen tasolla maiseman muutoksen negatiivisena, näkivät kuitenkin kokonaisuuden kylän kehitykselle hyvänä. Haastateltavistani hänkin (ea50), jolle maiseman ja kylämiljöön muutos tuntui kaikista raskaimmalta, sanoi, että jos nämä yrittäjät, eivät olisi ryhtyneet työhön, kylä olisi kuollut kokonaan. Hän näkee, että matkailu ja sen kehittäminen on ollut edellytys kylän elinvoimaisuudelle.

Yhden haastateltavistani kesäasunto sijaitsee varsin lähellä matkailukeskittymää, mutta läheisyydestä huolimatta hänestä ei tunnu siltä, että matkailu tai matkailijat häiritisivät hänen elämäänsä tai rauhaansa. Hänen kommenttinsa ovat samansuuntaiset kuin edellisessäkin kappaleessa esille tulleet:

- Koko kylä ois kutistunu ja tukehtunu ja kuollu ellei ois tullu tätä yritystä tänne. Vaikka me nyt ollaan tässä vierä vieressä tän yrityksen kanssa, ei se meitä häiritse. Pääasia että kylä elpyy ja bisnes pyörii (ka59).

Vaikka elämä kylällä on jonkin verran muuttunut matkailun myötä, erään haastateltavan mielestä kylä ei kuitenkaan ole vielä liiaksi vilkastunut:

– Kesäaikaan ehkä enemmän liikettä, mutta eehän siinä nyt..eehän sielloo mitää ennää (haastattelu tehtiin syyskuussa 2006). Jos yks kissa juoksoo tien yli niin se on, alakaa olla jo melekein ruuhka, se on niin (ka47).

Useimmista kommentteista kuvastuivat ajatukset, että matkailu tapahtumiseen vaikuttaa Oravissa verrattain lyhyen ajan, jolloin siitä tuleva haitta tai häiriö on vielä siedettävä, koska se ei ole pitkäkestoinen. Nähdään, että koska kesä Suomessa on lyhyt ja matkailijoista saatava hyöty tulee kuitenkin pääasiassa kesäaikaan, rahallinen hyöty on koetettava silloin saada mahdollisimman suurena. Kyläläiset ajattelevat asiaa matkailuyrittäjien kannalta niin, että näiden tulee saada tehdä työtänsä siitä huolimatta, että siitä saattaa koitua häiriötä joillekin.

Osa haastateltavista myönsi, että äänet ja musiikki kuuluvat kesäiltoina, mutta heitä se ei häiritse. Talvi on heidän mielestään kuitenkin niin hiljainen, että silloin on mahdollisuus olla omissa oloissaan sekä nauttia rauhasta ja hiljaisuudesta. Haastateltavista hän (ka59), joka on kaikista lähimpänä matkailukeskittymää, sanoi niin ikään, että äänet kyllä kuuluvat ja joskus yöllä sisällekkin asti. Samoin hän sanoi, että pihalle mentäessä äänet kuuluvat molemmilta rannoilta, mutta sisällä ne eivät kuitenkaan häiritse. Hän oli samaa mieltä kuin muut, että näitä iltoja ei ole kuitenkaan kovin monta, etteikö ääniä jaksaisi sietää. Hän mainitsi myös, että hänen mielestään paras keino siihen, että häiriötä ei tunnu, on mennä itse mukaan jompaankumpaan, joko makasiiniravintolaan tai Ruukinrantaan.

Toinenkin (va63) kyläläinen kertoi samaan tapaan, että heinäkuussa äänet kyllä kuuluvat, mutta että häntä ne eivät häiritse. Keskusteluissa ilmeni muutoinkin, että matkailu tuo eniten ihmisiä Oraviin juuri heinäkuussa, mutta kesäkuu ja elokuukin ovat jo rauhallisempaa. Näin ollen on vain muutama lauantai, jolloin meteliä on enemmän.

Keskusteluissa haastateltavien kanssa tuli esille, että kyläläisten enemmistö yleensäkin ottaa matkailun kehittymisen positiivisena asiana. Aineistoni yrittäjän näkemyksen mukaan kyläläisten joukossa on niitäkin, jotka yrittävät suoranaisesti jarruttaa uudistuksia, mutta ei vain matkailussa tapahtuvia, vaan kaikkea uudistamista ja rakentamista. Sama tuli ilmi muidenkin haastateltavien kommentteista, mutta uudistusten vastustajia ei uskottu olevan monia, vaikka sitäkin äänekkäämpiä. Toisaalta nähtiin, että osa vastustajista tekee sen vain niin sanotusti muodon vuoksi aiheuttamatta mitään konkreettisia toimenpiteitä.

Haastateltavat eivät myöskään kokeneet, että matkailusta voisi tulevaisuudessa olla haittaa Oraville. Luonto on kaikille haastateltavilleni tärkeä, mutta he eivät osanneet arvioida, mitä vaikutuksia matkailulla on luontoon silloin, kun sitä on liikaa, eivätkä tiedostaneet missä on raja, jolloin matkailua voisi olla Oravin ja sen maiseman kannalta liikaa. He uskovat, että luontoa on ympärillä vielä siinä määrin riittämiin, että matkailijamäärien pitäisi lisääntyä huomattavasti ja muuttua ympärivuotiseksi, ennen kuin niistä olisi haittaa. He kokevat Oravin vielä siinä määrin pieneksi ja idylliseksi yhteisöksi, ettei sinne mahdu esimerkiksi rikollisuutta. Haastateltavat toivoivat poikkeuksetta, että matkailua kehitetään ja että matkailijamäärät ja matkailuun liittyvä toiminta lisääntyisivät Oravissa. Eräs kyläläinen (va24) sanoi tosin toivovansa, että matkailu kehittymisestään huolimatta pysyy niissä rajoissa, ettei se ole pois luonnosta tai virkistysmahdollisuuksista.

Sellainenkin mielipide esitettiin, että matkailu ei voi Oravissa päästä niihin mittoihin, että siitä olisi haittaa ympäristölle. Haastateltava (ka59) uskoo, että aina tulee uusia lakeja ja määräyksiä, joita noudattamalla yrittäjät eivät pysty tekemään vahinkoa Oravin kylälle tai kanavan maisemalle sitä vahingoittaen tai esimerkiksi saastuttaen. Hänkin näkisi mielellään, että kesäsesonki muuttuisi ympärivuotiseksi tekemiseksi ja toiminnaksi. Myös hän, jonka mielestä Ruukinrannan rakennus on rumentanut maisemaa, on matkailun kehittämisen kannalla, eikä usko sen paisuvan liiaksi Oravissa:

– Emmie nyt usko että se sillälaella hulinaksi käö..nii, ja kato rahallisestikkihan se, se on hyöty sitte molemmin puolista. Asiakas saa sitä mitä haluaa ja siitä tuloo tuloja kylälle (ka47).

Haastatteluissa tuli myös esille tulevaisuuteen liittyvä näkökulma: haja-asutusalueella tulee uudistaa jätevesi- ja muut viemäröintijärjestelmät uuden lain mukaisiksi. Oltiin sitä mieltä, että ilman matkailukeskittymän tuloa ja sen yrittäjien toimenpiteitä kyläläisten omalle vastuulle olisi jäänyt niiden rakentaminen ja rahallinen panostus:

– Ja siinä mielessä aattele ku että kakstuhattaneljätöistako se on jolloin pittää olla, saaha toi kunnallistekniikka kuntoon, niin miten täällä kylässä ois tehty semmonen ellei tää yritys ois tullu? Tässä on nyt kyllä mun mielestä niin hyvät edut kaikille ihmisille. Etenkin tuo kunnallistekniikka on mun mielestä kaiken aa ja oo. Että koska moni ei sitä nuukuuttaan laittanu oo ja, toiset ei

oo ymmärtäny miten tärkeätä se on vesistölle ja, ei sinne likavedet mene ja saasteet, saatas puhtaammaks nää aste asteelta (ka59).

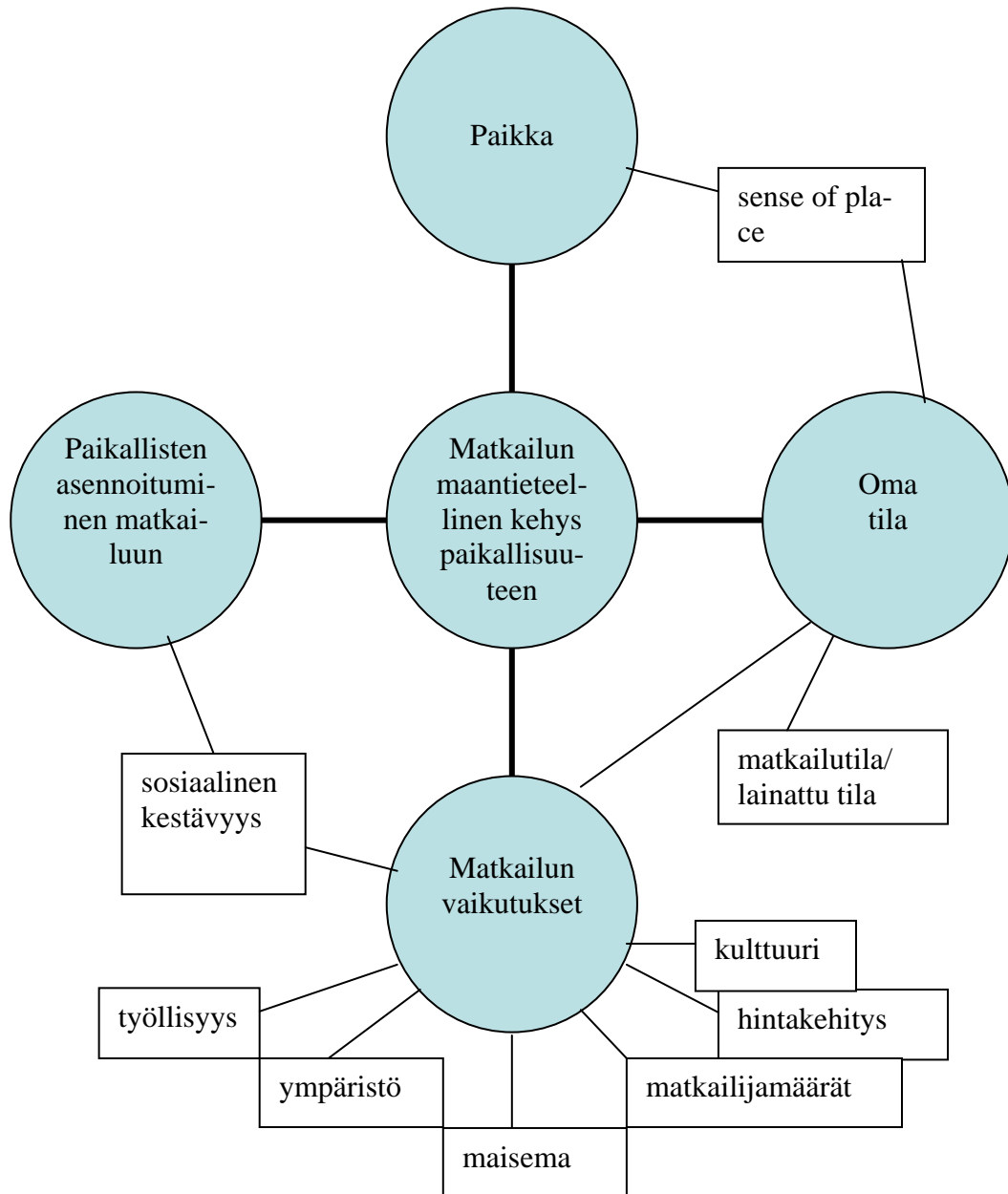
Keskusteluissa tuli yleisesti ilmi se, että matkailu on näkyvissä Ruukinrannan ympäristössä kanavan varrella, mutta muualla kylällä sitä ei huomaa. Haastatteleman yrittäjä kertoi, että niistä heidän asiakkaistaan, jotka ostavat palveluja heiltä, on puolet ulkomaalaisia. Noin puolet heistä on saksankielisiä, Euroopan maista edustettuina ovat kaiken kaikkiaan Italia, Espanja, Hollanti ja Saksa. Venäläisiä käy yöpyjinä mökkikylässä. Juttelin myös itse erään nuoren venäläispariskunnan kanssa, joka tuli liftaten kyydissäni Oraviin yhdellä haastattelukerrallani. He olivat kotoisin Pietarista missä Oravi oli tiedossa kauniina kohteena; joskin he luulivat sen sijaitsevan aivan Savonlinnan kupeessa. Aineistoni yrittäjä kertoi, että näitä niin sanottuja reppumatkailijoita on nykyisin ollut enenevässä määrin asiakkaina.

Huomasin myös itse, että kanoottien vuokraajissa oli runsaasti ulkomaalaisia joko ryhminä oppaan kera tai itsekseen. Juhannuksena laiturit olivat täynnä veneilijöitä joko lähistöltä tai kauempaa: esimerkiksi Kuopiosta ja Lappeenrannasta. Yöpyviä veneilijöitä oli tuolloin paikalla useita. Seurasin, että veneellä Oravissa poikkeavat olivat joko tankkaamassa tai kävivät ostoksilla kaupassa, arvelin heidän asuvan lähistöllä tai oleskelevan mökillä. Elokuussa Oravissa käydessäni en havainnut paikalla olevan juurikaan kotimaisia matkailijoita. Kanootteja vuokraamassa oli ulkomaalaisia, mutta muutoin keskusteluista ilmeni, että silloin siellä oli enimmäkseen paikallisia asukkaita.

Keskustellessani aineistoni kyläläisten kanssa matkailusta päällimmäiseksi tunteeksi minulle jäi ajatus siitä, että Oravissa eletään matkailun osalta odotuksen aikaa. Aineistoni iäkkäin (ka80) sanoi uskovansa kylän alkavan elää matkailun myötä, ja kyläläiset ovat huomanneet, että matkailuun panostetaan ei pelkästään rakentamalla ja investoimalla, vaan myös tekemällä uusia avauksia. Haastateltavista yksi (va63) sanoikin, että kylällä odotellaan koko ajan lisää uusia asioita. Näiden ajatusten voisi katsoa kuvastavan innostuksen vaihetta matkailun suhteen sekä sitä, että matkailuun suhtaudutaan syleilevästi. Oravin kyläläisten syleileväisyys on jossain määrin myös jo suvaitsevuutta, koska matkailun aiheuttamia muutoksia siedetään vielä hyvin. Nämä asiat sijoittuvat elinkaarimallin sitoutumisvaiheen ja kehitysvaiheen rajoille: kyläläiset kokevat, että tila on vielä heitä paikallisia varten ja matkailijat ovat vierailijoina tilassa.

9. JOHTOPÄÄTÖKSET

9.1 Matkailun vaikutukset Oravin kylällä



Kuvio 4. Matkailun vaikutukset ja paikallisuus

Kuviossa 4 esitän työni keskeisen sisällön ja teorit suhteessa toisiinsa. Matkailun maantieteellisen viitekehyksen avulla tarkastelin paikallisen asukkaan, oravilaisen, omaa paikkakäsitystä ja sitä, kuinka tiedon ja tunteen siteet (sense of place) omaan tilaan ja kylään ovat muodostuneet. Maantieteellinen viitekehys antoi myös näkökulman teorioihin, joissa tarkastelin paikallisten asennoitumista matkailuun. Asenteiden tarkastelussa keskeistä oli

sosiaalinen kestävyys eli sietokyky, joka on vaarassa ylittyä matkailun vaikutusten (työllisyys, ympäristö, maisema, matkailijamäärät, hintakehitys, kulttuuri) kasvaessa paikallisten näkökulmasta kestävämmäksi. Matkailun vaikutuksilla on yhteys kyläläisten omaan tilaan, jota päätelmäni mukaan lainataan matkailijoille matkailutilaksi, jolloin tila on luonteeltaan muuttuva.

Matkailun vaikutusten yhtenä ulottuvuutena on työllisyys. Krippendorfin (1999) jaottelun mukaan paikallisen väestön suhtautuminen matkailuun vaihtelee saadun rahallisen hyödyn tai matkailijoiden kanssa tapahtuvien kontaktien mukaan. Aineistoni haastateltavien ammatit ovat hyvin erilaiset; suoraan matkailijoita palvelevassa ammatissa ei ollut kuin kaksi henkilöä. Keskusteluissa tuli kuitenkin ilmi, että Oravissa matkailu työllistää kyläläisiä epäsuorasti monella tapaa, eli matkailu on mahdollistanut jos ei suoranaisia työpaikkoja, niin lyhytaikaisia töitä tai projekteja. Muutamat haastateltavista kertoivatkin puolisoistaan tai tuttavistaan, jotka olivat tekemässä töitä matkailuyrittäjille esimerkiksi rakentamiseen liittyen jonkun tietyn ajan. Tämä voi siten olla yhtenä tekijänä muokkaamassa kyläläisten mielipiteitä matkailua puolustavaksi huolimatta sen aiheuttamasta muutoksesta kylämiljööseen ja elintilaan.

Kyläyhteisön tiiviys liittyy tähän myös sillä tavoin, että kyläläiset toivovat toinen toisilleen työtä ja elinmahdollisuuksia kylällä, eli jos matkailun antamaa hyötyä ei tunnusteta omassa perheessä, löytyy lähipiirissä aina joku, jolle se voi olla tärkeää. Haastateltavat tiedostivat myös sen, että hyöty tulee nimenomaan matkailun kehittymisen ansiosta. Näin ollen heitä, joita matkailu ei millään tavalla kosketa, löytynee kylältä verrattain vähän, Krippendorfin jaottelun mukaan he ovat matkailuun välinpitämättömästi suhtautuvia henkilöitä.

Matkailun vaikutusta hintoihin haastateltavani eivät huomanneet matkailun lisääntyessä kylällä, eikä hintakilpailuakaan ainakaan myönnetty olevan. Varsinaisen aineistoni ulkopuolella kuulin tosin eräältä kylällä kävijältä, että rantamakasiinin avautuminen vie asiakkaita Ruukinrannasta hintojensa vuoksi. Tämäkin kommentti asettunee niihin samoihin ennakkoasenteisiin, joita liittyi Rantamakasiinin uudelleen avautumiseen. Matkailun vaikutusta hintoihin on toisaalta vaikea todeta, koska elinkeinotoimintaa ei ilman matkailua juurikaan ole ollut. Eräs haastateltavista oli tosin sitä mieltä, että Ruukinrannassa myydään Suomen kalleinta polttoainetta, jota hän tankkaa veneeseensä vain viimeisessä hädässä.

Polttoaineen hintavertailua en tehnyt alueella, mutta kysellessäni mielipiteitä, Ruukinranta pidettiin hiukan kalliina sen osalta.

Matkailun vaikutuksia maisemaan ja ympäristöön tarkasteltaessa paikan muutos on tuntuvin koskettanut niitä kahta, jotka asuivat Oravissa lapsuudessaan ja nuoruudessaan, mutta eivät enää asu siellä vakituisesti. Nämäkään haastateltavat eivät kokeneet paikan muutosta siten, että kylä olisi jotain muuta kuin Oravi omassa idyllissään. Lisäksi he eivät halua vastustaa matkailun kehittymistä, vaan pitävät sitä olennaisen tärkeänä Oravin kehittymiselle. Heidän näkökulmastaan rakentaminen Oravissa on tapahtunut nopeasti, eivätkä he ole pysyneet muutoksessa mukana.

Toisaalta ne, jotka asuvat Oravissa vakituisesti, ovat nähneet rakentamisen alusta asti vaihe vaiheelta, siten he ovat ikään kuin eläneet rakentamisessa mukana ja pystyneet asennoitumaan siihen pikkuhiljaa. Näistä kahdesta negatiivisesti matkailukeskittymän rakennuksiin suhtautuvasta toinen on lähivuosina muuttamassa Oraviin. Hänkin on ajatuksen tasolla totuttautumassa rakennelmiin maisemassa koska toteaa, että joihinkin asioihin on sopeuttava. Hänen kanssaan juttellessani itselleni konkretisoitui, kuinka tärkeää on, että kyläläiset saavat vaikuttaa siihen, millaisia muutoksia on tulossa. Tieto muutoksista on tärkeää ja se, että mielipiteet otetaan huomioon päätöksiä tehdessä, vaikka muutoksia tehdäänkin matkailun nimissä toivoen myönteisiä vaikutuksia myös kyläläisille.

Vakituisesti Oravissa asuvat haastateltavat ovat sitä mieltä, että edellytys kylän elinvoimaisuudelle on sen kehittyminen esimerkiksi matkailun avulla. Vastauksista pystyi myös päättämään, että vaikka paikka maisemaltaan muuttuu, se ei huononna elämisen laatua, vaan parantaa sitä. Suurin osa koki, että muutos on tuonut parannuksen miljööseen ja lisännyt olemassaolollaan kyläläisille positiivisia asioita. Haastateltavat uskoivat myös muiden kyläläisten olevan yleisesti sitä mieltä, että kylämiljöön muutos ei ole liian suuri. Toisaalta he olivat sitä mieltä, että kylällä on kuitenkin ihmisiä, jotka ovat tällaista rakentamista vastaan: mahdollisten vastustajien oletetaan olevan iältään vanhempia kyläläisiä. He tuovat äänensä julki, mutta heitä ei ole monta, eivätkä he myöskään vastustamisellaan ole päässeet estämään matkailun kehittymistä.

Matkailun kehittymisen kannalta olisi hyvä löytää keino saada nämä kehityksen jarruttajat myötämieliseksi matkailun aiheuttamille muutoksille. Myös tähän tiedonkulku ja positii-

vinen suhde yrittäjien ja kyläläisten välillä on eduksi. Haastattelussa tulikin ilmi, että kyläläiset jollain tapaa luottavat yrittäjiin ja matkailun kehittäjiin kylällä. Yrittäjissä on synyperäisiä kyläläisiä, ja voisi ajatella, että vuoropuhelu kyläläisten ja yrittäjien kesken toimii osittain senkin vuoksi. Toisaalta myös sijoittajana toimiva ulkopaikkakuntalainen nähtiin persoonana, johon voi luottaa, sillä keskusteluissa todettiin, että hänen uskotaan toimivan kyläläisten parhaaksi.

Butlerin elinkaarimallin mukaan ajateltuna olen jo aiemmin todennut, että sijoittaisin Oravin kylän matkailun jonkin sitoutumis- ja kehitysvaiheen välimaastoon; osittain se on kuitenkin jo kehitysvaiheessa. Matkailu on Oravissa ollut näkyvillä ilmiönä sekä tuloja antavana tekijänä vielä vasta varsin vähän aikaa. Aineistoa käsitellessäni itselleni muotoutui käsitys siitä, että Doxeyn Irridex –teorian vaiheiden mukainen innostus on nähtävissä kyläläisten mielipiteistä. Tämä teoria on yhteydessä elinkaarimalliin, jonka mukaisesti innostus on vallitsevaa juuri löytämis-/sitoutumisvaiheessa. Haastateltavien kommentit toivat ilmi useammankin kohdalla sen, että jos matkailu aiheuttaakin joitain kielteisiä asioita, sanottiin, ettei haittaa mitään. Joiltakin osin siis tiedostetaan negatiivisia puolia, mutta se ei haittaa tai he eivät halua välittää siitä nyt, eli hyöty tässä vaiheessa on haittaa suurempi. Lisäksi tuntui siltä, että toivotaan vielä jotain parempaa, mitä matkailu voisi kylään tuoda. Siitä esimerkkinä on tietoisuus siitä, että ilman matkailutoimintaa heillä ei välttämättä olisi kylällä edes kauppaa.

Laajemmin ympäristövaikutuksiin liittyen tuli yhdessä haastattelussa esille matkailukeskittymän tulon hyvät puolet kunnallistekniikan kannalta kyläläisille. Muissa haastattelussa tämä näkökulma ei tullut ilmi, mutta on oletettavaa, että varsinkin kesäasukkaat, joita tämä haastateltava edusti, ovat huomanneet asian. Haastateltava ajatteli asiaa myös ekologiselta kannalta taloudellisen hyödyn lisäksi, jolloin ympäristöhaittojen ennaltaehkäisy toimii kestävän matkailun linjojen mukaisesti. Toimenpiteet ovat hyväksi ajateltaessa kantokykyä ja kyläläisten sietokykyä suhteessa matkailuun, kun kyseessä on Oravin luonto ja sen puhtaus. Toisin sanoen pitämällä ympäristöhaitat mahdollisimman pieninä matkailun kehittyminen ei tuota negatiivisia asenteita siltä osin. Mielestäni on tärkeää, että kesäasukkaat ovat tiedostaneet asian, koska heidän mökkejään on kanavan varrella. Matkailun aiheuttamat ympäristöhaitat eivät vielä toistaiseksi ole näkyvissä Oravissa. Tankkauspisteet on luonnollisesti jouduttu tekemään määräysten mukaisesti. Lisäksi haastateltavat kokivat,

että ympäristö on matkailukeskittymän myötä siistiytynyt. Näin ollen matkailuelinkeinon katsotaan tehneen ympäristölle ja maisemalle hyviä tekoja.

Varsinaisen oman kulttuurin katoamista ei liene syytä pelätä Oravissa. Paikan omaleimaisuus on nimenomaan luonnossa. Sen sijaan pelko voisi liittyä liialliseen rakentamiseen, joka voi olla vaarana tuhoamassa luonnon kauneutta. Paikan saavutettavuus ei kuitenkaan ole sellainen, että matkailijoita pääsisi liikkumaan liian paljon. Tulevaisuudessa rakentamista saattaisi tulla liiaksi matkailijoille tarkoitettujen mökkien kautta. Niiden markkinoinnissa tultaneen panostamaan venäläisiin asiakkaisiin, joten kun heitä liikkuu alueella paljon, voitaisiin ajatella kyläläisten sietokyvyn olevan koetuksella, varsinkin jos heitä alkaisi olla paljon kaikkina vuodenaikoina matkailun ajoittuessa nyt enimmäkseen kesäaikaan. Aiemmin saksalaisiin kesänviettäjiin suhtauduttiin kylällä osittain nuivasti, joten on oletettavaa, että venäläisyys on myös asia, jonka vuoksi joudutaan miettimään, kuinka saada kyläläiset hyväksymään heidät miljööseensä. Vanhamäki (2003) oli omassa tutkimuksessaan huomannut vanhempien henkilöiden kielteisen suhtautumisen venäläisiin matkailijoihin; samoin Oravissa saksalaiskielisyys on johtunut sota-aikojen tapahtumisista.

Haastattelujen perusteella matkailukeskittymä on tärkeä kokoontumispaikka kyläläisille: järjestöjen ja toimikuntien kokouksia pidetään Ruukinrannassa ja siellä tavataan toisia kyläläisiä muutenkin. Jututtamani asiakaspalvelijan mukaan kyläläiset esimerkiksi pistäytyvät iltaisin kahvikupin ääressä toisiaan tapaamassa. Kyläläisten mielestä Oravissa olevat kahvilat ja ravintolat eivät näin ollen ole paikkoja pelkästään matkailijoille tai muille ulkopuolisille kävijöille. Matkailukeskittymä voi siten toimia omaa kulttuuria ja yhteisöllisyyttä vahvistavana paikkana.

9.2. Oma tila ja matkailutila

Havaintojeni mukaan kyläläiset ja matkailuyrittäjät suhtautuivat toisiinsa positiivisen vuorovaikutteisesti seurattuani heitä kylän elojuhlilla. Asiakaspalvelijat, joiden kanssa juttelin, tuntuivat tuntevan kaikki kyläläiset, joita myös palveltiin tuttuina ja joilta kyseltiin kuumisia. Asiakkaina olevat kyläläiset suhtautuivat asiakaspalvelijoihin yhtä tuttavallisesti. Nämä ajatukseni tukevat sitä, mikä tuli ilmi haastateltavieni mielipiteistä, eli Oravissa on tiivis kyläyhteisö ja hyvä yhteishenki. Se oli silminnähden havaittavissa mainitsemassani

kylän elojuhlissa, jossa kyläläiset näyttivät olevan yhtä suurta joukkoa, itse tunsin itseni vierailijaksi, vaikka minuun ei suhtauduttu torjuvasti. Voisi kuvitella, että jos tulevaisuudessa kehityssuunta on senkaltainen, että esimerkiksi majoitustoiminnassa yrittäjänä on ulkopuolinen ketju tai vastaava, kyläläisten suhtautuminen muuttuisi jo siten matkailua vastustavammaksi.

Tunnelmaa aistiessani koin selvästi, kuinka kyläläiset olivat tässä kesäsesongin aikaisessa matkailijoiden tilassa kuin omassaan. Ikään kuin vieraat olisivat lähteneet ja ollaan oman väen kesken. Ne henkilöt, jotka kaupassa tuolloin kävivät, tuntuivat olevan paikallisia, ja alueen tunnelma oli huomattavasti hiljentynyt kesä-heinäkuusta. Nämä tunnelmat tuovat samoin esille sitä, että Oravissa ollaan sitoutumisvaiheessa ja että paikka tilana on vielä enimmäkseen paikallisten. Matkailijat ovat vierailijoita, jotka otetaan avosylin vastaan, mutta tila on kyläläisten omaa, jota lainataan matkailutilaksi, koska siitä on hyötyä.

Työni otsikko ”Matkailu tuli kylään” viittaakin tilan lainaamiseen. Otsikko voidaan käsitellä sekä niin, että matkailuelinkeino on tullut Oravin kylään, ja siten, että matkailu on kylässä vierailulla lainaten kyläläisten omaa tilaa. Humanistisessa maantieteessä tilan käsite tulkitaan inhimillisen elämän ja kokemisen kautta. Paikkoihin liitetään tunteita, ja käsite paikka viittaa ihmisten kotiutumiseen ja juurtumiseen, paikattomuus taas juurettomuuteen. Paikattomuudella on olennaisia maisemallisia piirteitä, ja esimerkiksi turismille rakennetun maiseman, kuten Oravin matkailukeskittymiseen, katsotaan sisältävän paikattomuuden piirteitä.

Oravissa kyläläiset ovat juurtuneet omaan paikkaansa ja luoneet siihen tiedon ja tunteen (sense of place) siteensä. Vaikka maisemaa on muokattu matkailijoita varten, se ei ole pelkästään matkailuelinkeinon käytössä eikä ole muuttanut maisemaa liikaa antaen sille paikattomuuden leimaa. Kyläläiset käyttävät tätä matkailijoiden tilaa itsekin ja elävät siinä, jolloin ulkopuolisuuden tunnetta matkailukeskittymässä ei koeta. Matkailuelinkeino ei ole myöskään ympärivuotista, jolloin kylä matkailukeskittymiseen koetaan sikälikin enemmän omaksi elinympäristöksi. Matkailijat otetaan vieraina vastaan omaan elinympäristöön lainaten sitä heille. Jos matkailu olisi ympärivuotista ja matkailijoita kylällä enemmän, matkailukeskittymä saattaisi muotoutua yksinomaan matkailijoiden tilaksi tuoden kyläläisille ulkopuolisuuden ja paikattomuuden tunteen siinä.

Oravissa matkailu on ollut näkyvässä tämänhetkisessä laajuudessaan vasta vähän aikaa. Voimakkaan kehittymisen aika on vasta tuloillaan, joten kyläläisten vastaanottavaisuus tuntuisi olevan siinä vaiheessa, että matkailua halutaan lisää. Smithin ja Krannichin (1998) luokituksen mukaisesti ajateltuna Oravi on mielestäni lähinnä turismia toteuttava yhteisö. Perusteluna, että kyläläiset ovat huomanneet matkailusta saatavan hyödyn jolloin sitä halutaan lisää. Turisminätkäinen Oravi ei kuitenkaan mielestäni ole, koska halu matkailun lisäämiseksi ei kuitenkaan ole tuon luokittelun mukaisesti epärealistisen suuri, jolloin kylään syntyisi matkailuyrityksiä enemmän kuin on mahdollisuuksia saada tuloja matkailusta. Lisäksi matkailua toteuttavat tahot eivät ole kyläyhteisön ulkopuolelta tai ketjuja, vaan nykyiset matkailuyrittäjät toimivat käsittääkseni realistisella pohjalla kuitenkin uutta kehittäen.

Matkailun kehittymisen esteenä voisi olla kyläläisten pelko maiseman liiallisesta muutoksesta kanavan ympärillä. Haastattelujeni perusteella oravilaisten identiteetti on ihmisen, jolle luonto on tärkeä eikä kaupunkiympäristöön haluta muuttaa, eikä myöskään toivota, että Oravi muuttuisi luonnonläheisestä maisemasta joksikin muuksi. Juhannuksena kylällä käydessäni huomasin, että kyläläisissä on henkilöitä, jotka eivät pidä kanavan muuttumisesta moottorien ja vauhdin paikaksi. Kanavaa pitkin kulki vesiskootteri joitakin kertoja edestakaisin, ja eräs vanhempi kyläläinen kommentoi liikkumista varsin äänekkäästi negatiiviseen sävyyn. Kuulin vesiskootteria ajaneen olleen itsekin kyläläisiä, mutta tästä päättelin, että senkaltaista meteliä ei suvaita sen enempää kyläläisten itsensä, kuin matkailijoidenkaan aiheuttamana.

Samana päivänä kuulin parin kyläläisen kommentoivan toinen toisilleen kylänsä kauneutta. Puheista ilmeni sama kuin haastatteluistakin, että kaikki kyläläiset eivät pidä matkailukeskittymän rakennuksesta, mutta että siitä käsin on mahdollisuus ihastella maiseman kauneutta. Ajatuksista kuvastui se, mikä haastateltavieni puheissakin, että alue on sillä kohdalla entistä siistimpi.

Aineistoa tulkitessani päättelin, että matkailua siedetään Oravissa senkin vuoksi, että se tapahtuu pienellä alueella kanavan varrella. Muualla kylällä sitä ei ole näkyvässä. Esimerkiksi kanavan Makasiinravintolan puoleinen ranta on jo huomattavasti rauhallisemman oloinen. Lisäksi oleellista on, että matkailu on tällä hetkellä vain kesäajan toimintaa. Talveksi on ollut kehitteillä retkiluisteluaktiviteetteja ja mökkimatkailua, mutta se ei vaikuta

kylän elämään vielä paljoakaan. Lisäksi retkiluistelu aktiviteettina tuo kylälle lähinnä päiväkävijöitä, jotka ovat lähistöltä eivätkä niinkään yöpyviä matkailijoita. Retkiluistelurata toimii aktiviteettina myös kyläläisille itselleen harrastuksen antajana. Haastattelujen perusteella luontoharrastukset ovatkin kyläläisillä tärkeässä asemassa järjestötoiminnan lisäksi, joka sekin on kotiin, omaan kylään ja luontoon liittyvää.

Tällä hetkellä matkailu näyttää tuoneen kyläläisille enemmän positiivisia kuin negatiivisia asioita. Aineiston perusteella sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta ne tekijät, jotka tietokykyyn vaikuttavat, ovat tällä hetkellä elinkaaren siinä vaiheessa, jossa kantokyky ei ole ylittynyt. Näin ollen kyläläisten omaa, vapaata tilaa on vielä riittävästi, kylä ei ole matkailijoiden tilaa kuin osittain tai osan aikaa vuodesta. Jotta tietokyky ylittyisi, siihen vaaditaan useampia vuosia, matkailijamäärien lisäystä ja suurempia maiseman muutoksia.

9.3 Jatkotutkimukset

Jatkotutkimusaiheita ajateltaessa tulee mieleeni kiinnostava ajatus siitä, mikä tilanne samalla kylällä on esimerkiksi viiden tai kymmenen vuoden päästä. Onko matkailu kehittynyt elinkaarimallin mukaisesti? Ovatko kyläläisten mielipiteet matkailua kohtaan muuttuneet, kuten mallin mukaan olisi oletettavaa? Itse olen sitä mieltä, että jos olisin toteuttanut tutkimukseni myöhemmässä vaiheessa, tulokset eivät olisi olleet näin myönteisiä. Minua kiinnostaa vieläkin ihmisten käsitys omasta tilastaan matkailun kehittyessä kohdealueellaan. Oravissa havaitsin, että tila oli paikallisten omaa, mutta sitä lainataan matkailutilaksi. Olisi mielenkiintoista nähdä, missä vaiheessa tapahtuu väistyminen ja kylältä poistutaan esimerkiksi heinäkuun ajaksi kokonaan ja annetaan tila matkailijoiden käyttöön. Myöhempiä vuosia ajatellen olisi myös kiintoisaa nähdä, onko kehitys antanut paikallisille työpaikkoja vai onko matkailun sesonkiluonteisuus tuonut seudulle myös sesonkityöntekijät.

Uskon, että aineistoni haastateltavien kommentit edustavat Oravin kyläläisten yleistä mielipidettä matkailusta kylän alueella. Jos tekisin tämänkaltaisen tutkimuksen uudelleen, aloittaisin aineiston kokoamisen siten, että tekisin ensin yleisemmän mielipidekartoituksen kyselylomakkeilla, minkä perusteella valitsisin ihmisiä syvempään haastatteluun. Tämä siksi, että nyt minun oli vaikeaa, lähes mahdotonta löytää henkilöitä, joilla oli mitään negatiivista mielipidettä Oravin kylässä tapahtuvasta matkailutoiminnasta. Olen sitä mieltä, että kyläläisten joukosta löytyy varmasti henkilöitä, jotka matkailua vastustavat ja matkai-

luelinkeinon kehittämisen kannalta olisi hyödyllistä tietää, mitkä syyt vastustusta herättävät.

9.4. Lopuksi

Hyöty, minkä tutkimuksestani tällä hetkellä voisi katsoa olevan, liittyy Oravin kylän matkailuun ja sen kehittämiseen. Kyläläiset eivät vastusta matkailua vaan toivovat sen laajenemista ympärivuotiseksi. Matkailun kehittämisessä on kuitenkin syytä huomioida kyläläisten mielipiteet ja toiveet mahdollisten maisemallisten muutosten osalta. Esimerkkinä on Ruukinrannan rakennus, jonka suunnittelussa yhden haastatellun mielestä ei ole otettu huomioon Oravin kylämiljöötä. Muutoksissa on tärkeintä kartoittaa nimenomaan paikallisten mielipidettä, sillä muualta katsoen ei voida nähdä mikä on hyväksi alueella oleville.

Tutkimuskysymyksenäni oli, ”tuntuuko kylä asukkaidensa mielestä omalta kotikylältä matkailun kehittyessä?” Aineistoni perusteella olen tullut siihen johtopäätökseen, että kyläläisille Oravi on tämänhetkisessä muutoksessaankin vielä heidän omansa. Kyläläiset tiedostavat elintilansa muuttuneen, mutta se ei ole muuttunut liiaksi. Oravi on idyllissään sitä kauneutta edustava, mikä heille on tärkeää. Kanava ympäristöineen on heille merkityksellinen: se ei ole muuttunut rumemmaksi, vaan ympäristö on jopa siistimpi.

Matkailua ei nähdä Oravissa vielä siten, että se veisi heiltä itseltään jotain pois, vaan sen avulla kyläläisillä on päinvastoin parempi mahdollisuus säilyttää elintilansa, johon koti ja juuret ovat muodostuneet. Jopa ne haastateltavat, jotka kokivat muutoksen suurena, hyväksyvät matkailun ja sen aiheuttaman kehityksen, yhden haastateltavani sanoin: *Niin, että ei mitään muuta ku antaa mennä vaan ja porskuttaa ja kehittää kaupankäyntiä ja kehittää. Ei muuta kun touhuu vaan lissää.*

LÄHTEET

Antti-Poika, Ines (1999). Paikallisväestön asenteet. Teoksessa Selänniemi, Tom (toim.) *Etelänmatkailu ja kestävä tulevaisuus*, 139-155. Matkailualan verkostoyliopiston ja Finnair Travel Servicen Kypros –tutkimusprojektin loppuraportti. Mavy työpapereita 1999.

Ap, John (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 665-690.

Ap, John & John L. Crompton (1993). Residents' Strategies for Responding to Tourism Impacts. *Journal of Travel Research*. 22:1, 47-50.

Aho, Seppo (1997). Matkailu ja alueiden kehittäminen. Teoksessa Aho, Seppo & Heli Ilola & Jari Järviluoma (toim.). *Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun*, 110-127. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2, Rovaniemi.

Borg, Pekka (1997). Kestävä kehitys – Kestävyys matkailussa? Teoksessa *Kestävä matkailu*, 34-60. Kestävän matkailun julkaisuja 1. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto.

Borg, Pekka, Elina Kivi & Minna Partti (2002). *Elämyksestä elinkeinoksi. Matkailusuunnittelun periaatteet ja käytäntö*. WSOY, Helsinki.

Butler, Richard W. (1980). The concepts of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographer* 24:1, 5-12.

Doxey, G. V. (1975). A causation theory of visitor-resident irritants: methodology and research inferences. Teoksessa: *The impact of tourism*, 195–198. Sixth Annual Conference Proceedings of the Travel Research Association, San Diego.

Getz, Donald (1994). Residents' attitudes toward tourism: A longitudinal study in Spey Valley, Scotland. *Tourism Management*, 15:4, 247-258.

Cooper, Cris & John Fletcher, David Gilbert, Stephen Wanhill (1995). *Tourism: principles and practice*. Longman, Burnt Mill.

Haley, A.J., Graham Miller & Tim Snaith (2004). The social impacts of tourism. *Annals of Tourism Research* 32:3, 647-668.

Hall, Michael C. & Stephen J. Page (2002). *The Geography of Tourism and Recreation. Environment, Place and Space*. 2. painos. Routledge, Glasgow.

Harrill, Rich (2004). Residents' attitudes toward tourism development: A literature review with implications for tourism planning. *Journal of Planning Literature* 18:3, 251-266.

Hellén, Krista (2002). ”_ _ ne likaa, rähjää ja sohlää.” *Teoksessa* Nurminen, Hanna (toim.). *Elämää ja elämyksiä saaristossa. Näkökulmia kestävään matkailuun*. Digipaino, Turun yliopisto/Grafia, Turku.

Hemmi, Jorma & Kai-Veikko Vuoristo (1993). *Matkailu*. WSOY, Porvoo.

Hiller Harry H. (1995). Conventions as mega-events: A new model for convention-host city relationships. *Tourism Management* 16:5, 375-379.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (1995). *Teemahaastattelu*. Yliopistopaino, Helsinki.

Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2004). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Yliopistopaino, Helsinki.

Honkanen, Antti (1999). *Kohtaamisia auringossa –suomalaisturistien ja paikallisväestön väliset sosiaaliset suhteet Fuengirolassa*. Unipaps, Turku.

Hynönen, Anne (2002). Matkailun alueellinen suunnittelu kestävän kehityksen näkökulmasta. *Teoksessa* Saarinen, Jarkko & Jari Järviluoma (toim.). *Luonto matkailukohteena: virkistystä ja elämyksiä luonnosta*. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 866, 135-147.

Häkli, Jouni (1999). *Meta Hodos. Johdatus ihmismaantieteeseen*. Vastapaino, Tampere.

Jokimäki, Jukka & Marja-Liisa Kaisanlahti-Jokimäki (2005). Kestävän matkailun edistäminen: LANDSCAPE LAB -hankkeen sisältö ja tavoitteet. Metlan työraportteja 20. <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2005/mwp020-13.pdf>. 9.9.2006.

Järviluoma, Jari (1993). *Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurausvaikutuksiin – esimerkkinä Kolarin kunta*. Research Institute of Northern Finland, Research Reports 110, Oulu.

Kainulainen, Heini (2004). Teemahaastattelut kriminologisessa tutkimuksessa. <http://www.optula.om.fi/uploads/ng1i86rhyqju.pdf>. 19.11.2006.

Kauppila, Pekka (1995). Matkailukeskuksen elinkaari – esimerkkinä Kuusamon Ruka. *Nordia Geographical Publications*, 24:1.

Krippendorf, Jost (1999). *The Holiday Makers: Understanding the Impact of Leisure and Travel*. Butterworth-Heinemann, Trowbridge.

Liu, Juanita & Turgut Var (1986). Resident attitudes toward tourism impacts in Hawaii. *Annals of tourism research*, 13(2), 193-214.

Loikkanen, Tuomo (1999). Oravin kukoistuskausi 1880-90 luvuilla. Teoksessa Loikkanen, Tuomo (toim.). *Vesikansaa*. Gummerus, Jyväskylä.

Länsman Anni-Siiri. (2004). *Väärtisuhteet Lapin matkailussa. Kulttuurianalyysi suomalaisten ja saamelaisten kohtaamisesta*. Gummerus, Saarijärvi.

Maanmittauslaitos (2007). Kansalaisen karttapaikka. <https://www.karttapaikka.fi/karttapaikka/>. 25.5.2007.

MacCannel, Dean (1976). *The tourist: a new theory of the leisure class*. Schocken, New York.

Martikainen, Reijo (2006). Kylämatkailun kehittämisohjelma – palveluita kansainvälisille markkinoille. *Maaseutumatkailu* syksy/2006, 11.

Mathieson, Alister & Geoffrey Wall (1982). *Tourism: economic, physical and social impacts*. Longman, Singapore.

McIntosh, Robert W. & Charles R. Goeldner (1986). *Tourism - principles, practices, philosophies*. Wiley, New York.

Metsämuuronen, Jari (2005). *Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä*. Gummerus, Jyväskylä.

Müller, Hansruedi (1994). The thorny path to sustainable tourism development. *Journal of sustainable tourism* 2:3, 131-136.

Nevalainen Jaana (1997). Hauras kaupunki? Teoksessa *Neljä kaupunkimaantieteellistä kuvaa Joensuusta*. Joensuun yliopisto, maantieteen laitos. *Julkaisuja* 1.

Niemenmaa, Vivi (2001). Kestävän kehityksen ohjelmatyön kiperyys. *Alue ja ympäristö* 2:1, 88-93.

Nyman, Katriina (2004). Levin ympäristön matkailumaiseman ja maankäytön kehittäminen. http://www.levin-yleiskaava.info/tiedostot/Levi_matkailumaisema_hankes.pdf
f#search=%22matkailun%20kantokyky%22. 9.9.2006.

Pearce, P.L. (1982). *The social psychology of tourist behaviour*. Pergamon Press, Oxford.

Perdue, Richard R, Patrick T. Long & Lawrence Allen L. (1990). Rural resident tourism perceptions and attitudes by community level of tourism. *Journal of Travel Research*, 28(3), 3-9.

Pizam, Abraham & Ady Milman (1988). Social impact of tourism on central Florida. *Annals of Tourism Research*, 15:2, 191-204.

Reisinger, Heribert (1997). The impact of research designs on r^2 in linear regression models - an exploratory meta-analysis. *Journal of Empirical Generalisations in Marketing Science* 2, 1-12.

Relph E. (1976). *Place and placeness*. Pion, London.

Rouhiainen, Inkeri (2005). *Saimaan Sydän Oravin asiakaskyselytutkimus*. Julkaisematon opin-
näytetyö. Savonia-ammattikorkeakoulu, Kuopio.

Ryan Chris (1991). *Recreational tourism: a social science perspective*. Routledge, London.

Ryhänen, Hannu (1997). Pihlajaveden järvimatkailun kehittäminen. Luonnon arvoista luonnon-
arvoiseen matkailuun. *Kestävän matkailun julkaisuja* 1, 108-120.

Ryhänen, Hannu (2003). Oppivat yritysverkostot matkailukohteen menestystekijänä – Tapaus-
tutkimus kolmen paikallisen matkailuyritysverkoston oppimisprosesseista Järvi-Suomen maa-
seutualueella. *Matkailualan verkostoyliopiston julkaisuja n:o 4, Joensuun yliopisto*.

Saarinen, Jarkko & Piia Varanka (1998). Vuotsolaiset ja matkailu. Kyläläisten asennoituminen
matkailuun ja sen kehittämiseen. *Lapin yliopiston matkailun osaamiskeskuksen tiedotteita* 4/98.

Saarinen, Jarkko (1998). Kestävyys, kantokyky ja matkailun kehittyminen: näkökulmia kestävän
matkailun problematiikkaan. *Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja* 671, 15-31.

Saarinen, Jarkko (2001). Matkailualueiden transformaatioprosessi: matkailu muuttuu ja muuttaa
kohdealueitaan. *Alue ja ympäristö* 2:1, 74-78.

Saarinen, Jarkko (2002). *Elämys. Teollisuutta, taloutta, vai jotakin muuta*. Lapin yliopisto, Ro-
vaniemi.

Saarinen, Jarkko (2006). Matkailu, kulttuuri ja alueelliset mielikuvat.
<http://www.oulu.fi/geography/opetus/sivuaineet/matkailu/pdf/matkailu.pdf>. 14.10.2006.

Sievänen Tuija (1998). Luonnon virkistyskäyttö osana sosiaalisesti kestävästä metsien käytöstä.
Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 671, 61-68.

Smith, Valene (toim. 1989). *Hosts and guest: the anthropology of tourism*. University of Penn-
sylvania Press, Philadelphia.

Snepenger David J, Eric Gregg, Leann Murphy, & Ryan O'Connell & (2003). Tourists and residents use of a shopping space. *Annals of Tourism Research* 30:3, 567-580.

Snepenger, David, Jerry Johnson & Raymond Rasker (1995). Travel-stimulated entrepreneurial migration. *Journal of Travel Research* 34:1, 40-45.

Swarbrooke, John (2000). *Sustainable tourism management*. CABI Publishing, New York.

Upchurch, Randall S. & Una Teivane (2000). Resident perceptions of tourism development in Riga, Latvia. *Tourism Management* 21:5, 499-507.

Urry, John (1990). *The tourist gaze: leisure and travel in contemporary societies*. Sage, London.

Turner, P. & Turner, S. (2006). Place, Sense of Place and Presence. <http://www.benogo.dk/publications/Place,SOP-and-Presence-1.pdf>. 5.11.2006.

Valkama, Soili (1997). Vaikeuksien takana piilee myös todellisia mahdollisuuksia. *Kestävän matkailun julkaisuja 1*, 96-102. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkostoyliopisto, Joensuun yliopisto.

Vanhamäki, Susanna (2003). *Voiko matkailu olla sosiaalisesti kestävä? Paikallisväestön asennoituminen matkailuun Kuusamon Rukalla*. Pro gradu tutkielma, Joensuun yliopisto.

Varanka Pii (2001). Lappi matkailun näyttämöllä, saamelaiskulttuuri ja luonto matkailun kulis-seina. Lapin yliopisto, Rovaniemi.

Vuoristo, Kai-Veikko (1998). *Matkailun muodot*. WSOY, Porvoo.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002). Kestävä matkailukehitys maantieteellisen tutkimuksen näkökul-masta. *Teoksessa* Nurminen, Hanna (toim.). *Elämää ja elämyksiä saaristossa. Näkökulmia kes-tävään matkailuun*. Digipaino, Turun yliopisto/Grafia, Turku.

Wei, L., J. Crompton & L. Reid (1989). Cultural Conflicts: Experiences of U.S. Visitors to China. *Tourism Management* 10: 4, 322-32.