

Asia: VN/6984/2021

Ehdotus kulttuurimatkailun kansallisen kehittämisen tiekartaksi

Lausunnonantajan lausunto

Mikä on näkemyksenne tiekartan tavoitteista ja toimenpiteistä yleisesti?

Työryhmän ehdotus esittelee napakasti kulttuurimatkailuun liittyvän liiketoiminnan kasvattamisen tavoitetta ja työkaluja valtionhallinnon näkökulmasta ja kestävyyttä unohtamatta. Koska ehdotuksen painopiste on kulttuurimatkailun palveluissa ja tuotteissa ja viimekätisenä tavoitteena taloudellinen kasvu, tiekartta rajaa toimijuudet, keinot ja tavoitteet sen mukaisesti.

Tiekartta on asiakirja, jolla on varmasti käyttöä ja relevanssia teemaa koskevien kehittämishankkeiden suunnittelijoille, toteuttajille ja arvioijille. Sen ansioksi on luettava pyrkimys matkailualojen ja kulttuurialojen toimijoiden saattamiseksi yhteen valtionhallinnon avustamana sekä kulttuurimatkailuksi kutsutun matkailuliiketoiminnan segmentin arvon ja arvostuksen nostaminen.

Kestävän kehityksen edellyttämää kulttuurista kestävyysmurrosta (Katriina Siivonen, Turun yliopisto) ei kuitenkaan nosteta ehdotuksessa keskeiseen rooliin, vaikka tilaisuus olisi ollut otollinen. Kestävyys samoin kuin vastuullisuus on määritelty keveästi viittaamatta niitä koskevaan tutkimuskirjallisuuteen. Myöskään taloudellista kasvua ei tarkastella uusimman tutkimuksen ja keskustelun pohjalta: kiertotalous, kohtuutalous, jakamistalous ja degrowth- ajattelu jäävät vaille huomiota. Kulttuuria tai suomalaista kulttuuria ei pohdita muussa mielessä kuin toimialoja sisälle tai ulos rajaavina määritelmänä (kulttuuri) tai ”lumovoimana” (suomalainen kulttuuri).

Työryhmän ehdotus on ajan hengen vastaisesti yllättävästi kauttaaltaan ihmiskeskeinen. Ympäristö hahmotetaan ihmisten toimintaympäristönä ”luontoentiteettiä” myöten. Kumppanilajeja (muut eliölajit kuin ihmislaji) tai ekosysteemejä (elinkelpoiset elinolosuhteet kaikille paikallisille lajeille, myös ihmislajille) ei noteerata. Viittauksia ilmastonmuutokseen löytyy, mutta ei luonnon monimuotoisuuden vähenemiseen ja näiden yhteisvaikutuksena elinolosuhteiden huononemiseen; kulttuurimatkailuun nivoutuvan liiketoiminnan kasvun oletetaan ikään kuin tapahtuvan näistä prosesseissa riippumatta. (Sodat ja pandemiat jäävät myös huomiotta tulevaisuuden matkailun kontekstina).

Oletettavasti valtionhallinnossa ”tiekartan” tekeminen merkitsee vahvaa rajausta:

Suomi on maantieteellinen ja matkakohdekohtainen konteksti liiketoiminnalle, eikä kompleksisempaa todellisuutta ole tarpeen käsitellä.

Mikä on näkemyksenne tiekartan tavoitteista ja toimenpiteistä oman toimialanne tai toimintanne näkökulmasta?

Kansainvälisen ja kotimaisen matkailututkimuksen tai kulttuuritutkimuksen tieteenalojen antia ei ole hyödynnetty (pro graduja tai tilattuja selvityksiä lukuunottamatta). Työryhmä nojaa ja viittaa ministeriöiden tai muiden kansallisen tai kansainvälisen tason julkisorganisaatioiden ja etenkin matkailun kehittämisorganisaatioiden julkaisuihin ja julkilausumiin. Yhteiskunnallinen keskustelu käynnistetään ja rajataan tapahtuvaksi hallinnollisella tasolla ja rajatun toimijajoukon kesken.

Matkailututkimuksen ja erityisesti matkailun kulttuuritutkimuksen parissa vietetyn 35:n vuoden ajan tarjoamasta näkökulmasta Suomen eri yliopistoissa tehtävän tutkimuksen matkailun merkityksistä ja vaikutuksista kulttuuriin, sosiaalisiin suhteisiin ja yhteisöihin, sosioekologisiin ja sosiotaloudellisiin ympäristöihin, ja poliittiseen päätöksentekoon, samoin kuin kestävyyttä käsittelevän tulevaisuustutkimuksen, sivuuttaminen tiekartasta on varmasti tekstiä napakoittava valinta, mutta herättää kysymyksen: mitä työryhmä ymmärtää tiedolla johtamisella?

Tietämys hallinnollisista asiakirjoista ja niiden sisältämä informaatio asioiden tilasta ja hallintoorganisaatioiden tehtävistä eivät vielä merkitse tietoa. Tieto syntyy vasta todellisuutta koskevien tosiasioiden suhteuttamisesta monimutkaisten prosessien ja rakenteiden analyysin osana, kuten professori emeritus Mikko Lehtonen Tampereen yliopistosta on todennut.

Kestävän matkailun tutkimuksen näkökulmasta tiekartassa olisi syytä huomioida vahvemmin paikallisten asukkaiden ja yhteisöjen rooli maankäytössä, rakentamisessa ja muussa ympäristöjen ja käytäntöjen muokkaamisessa. Laajempi näkemys kulttuurista olisi tässä yhteydessä sisällyttänyt tarkasteluun myös kotiseudun käsitteen ja kotiseutukulttuurin samoin kuin kulttuuri- ja luontoympäristöjen yhteen niveltymisen. Kaikki matkakohteet, joissa asutaan, ovat myös asukkaiden kotiseutuja. Vastaavasti jälki-ihmiskeskeisesti: ihmiset eivät ole niiden ainoita asukkaita. Kulttuuri, johon matkailu sisältyy rakenteellisena osana, sisältää myös talouden, luonnon ja yhteiskunnan. Siinä on siis paljon muutakin kuin kulttuuri- ja matkailualojen tarjoamia laadukkaita, hyvin markkinoituja ja maksullisia palveluja ja tuotteita.

Mikäli tavoitellaan elinolosuhteiden huononemisen hidastumista tai jopa päättymistä, eli kestävä kehityksen tavoittelua tämän hetken vastuullisilla toimenpiteillä, on matkailussakin kulttuurien muututtava – ja sen mukana matkailukulttuurien (ks. esim. Veijola & Kyyrö 2020, s. 23).

Matkailurakentamiseen ei viitata tiekartassa lainkaan, vaikka se on olennainen osa kulttuuriympäristöjen vaalimista ja turvaamista ja kestävä kehittäminen. ”Tieksi” ymmärretään vain palvelut ja tuotteet” ja ”kartaksi” vain ”tiet” – ei tieverkostojen väliin jäävää aluetta, jossa ilmaston lämpenemisen ja luontokadon vaikutusten ohella voi tapahtua myös rakennetun kulttuuriperinnön käänteisarvottomasta arvottomaksi kiinteistöjalostuksen intressien myötäisesti (Anu Soikkeli, Oulun yliopisto). Tiekartta ikään kuin olettaa, että maisema pysyy entisellään vuoteen 2030 asti ja siitä eteenpäin, ja kulttuurimatkailun palvelut voivat aina ammentaa kulttuuriympäristöistä. Myöskään matkailutoiminnan volyymin liikakasvun riskistä ja vaikutuksista ei keskustella eikä suunnitella toimenpiteitä sen ehkäisemiseksi.

Yliopistojen yhteiskunta- ja ihmistieteellisissä tiedekunnissa tehtävän tutkimuksen ja koulutuksen näkökulmasta tiekartan tieto-opilliset ja arvopäämääriin liittyvät asetukset aiheuttavat loogista hämmennystä. Tiekartan toimenpiteisiin ei sisälly lainkaan tutkimusta, ja toivotut koulutustoimenpiteet kohdistetaan pelkästään ”koulutusorganisaatioiden” liiketoimintaa edistäviksi tehtäväksi. Tutkimukseen perustuvaa laaja-alaista koulutusta ei mainita, vaikka akateeminen matkailututkimuksen koulutus näkyy monella toimialalla ja hallinnonalalla pätevinä osaajina.

Näin ollen kansainvälinen, monitieteinen matkailututkimus, johon myös Suomessa tehty matkailututkimus sisältyy kansainvälisesti ja kotimaassa vaikuttavien tutkijoidensa kautta, ei tiekartan perusteella näyttele merkittävää roolia tiedolla johtamisessa matkailutoiminnan kestäväksi kehittämiseksi.

Kommenttinne luvusta 5.1

Tekninen kommentti: kyse on tässä tapauksessa alaluvuista, ei luvuista. Luku on pääluku.

”Kulttuuri tiekartassa” (s. 12): ”Taiteen ja kulttuurin alat” eivät sisällä liikuntakulttuuria, vaelluskulttuuria, kalastus- ja metsästyskulttuuria, ruokakulttuuria, hyvinvointikulttuuria (saunakulttuuri)... Vaikka ”arki-elämän käytännöt” mainitaankin, kulttuuri hahmotetaan ikään kuin yhteismitallisina yksikköinä matkailupalvelujen kanssa ja sen myötä matkailussa hyödynnettävänä voimavarana. Matkailun antia kulttuurille ei käsitellä. Koska kyse on varsinaisesti kulttuurimatkailun liiketoiminnan tiekartasta, menettely on ymmärrettävää.

Matkailuyrittäjille suunnatun STF-sertifikaatin laajentaminen ”perustaksi tiekartan käytännön vastuullisuustoimille” (s. 14) alleviivaa tiekarttaehdotuksen liiketoimintalähtöisyyttä ja sitä, ettei laajempaa kulttuurista kestävyysmurrosta ole valittu näkökulmaksi. Kestävät käytännöt kaikilla toimialoilla ja erilaisissa organisaatioissa sekä matkailijoiden valinnoissa ovat paljon moniulotteisempi ja vaikeammin todennettavissa oleva asia kuin ”papereiden täyttäminen”.

Mittareita toivotaan ainoastaan kulttuuripalvelujen käytöstä ja matkailijoiden motiiveista (s. 15), ei esimerkiksi sosioekologista muutoksista (ks. esim. Veijola, Jokimäki, Kyyrö & Jutila 2020). Mittareilla ei tavoitella moninäkökulmaisuuksien kautta rakentuvaa objektiivista tietoa.

Kommenttine luvusta 5.2

Kaavoituspolitiikasta ei puhuta, vaikka rivien välissä todetaankin sen vaikuttaa ”lomakohteen valintaan”, koska kaksi kolmasosaa eurooppalaisista matkailijoista on kiinnostunut kulttuuriperinnöstä (s. 18).

Kommenttine luvusta 5.3

Tiekartan visio sisältää hyviä tavoitteita, mutta se on jäsennetty turhan sekavasti ja tyylejä sekoitellen.

”Kulttuurimatkailu lisää elinvoimaa ja tukee työllisyyttä” (s. 21) kuulostaa investorien ja kuntien vuoropuhelulta, jossa varteenotettavin vaihtoehto on usein ns. kova brändäys eli uuden infrastruktuurin rakentaminen isoja kulttuuritapahtumia varten vanhan kaupunkimiljöön tai maisema-alueen korostamisen ja säilyttämisen tilalle (Tuuli Lähdesmäki, Jyväskylän yliopisto). Kulttuurimatkailusta puhuttaessa on syytä painottaa rakennetun kulttuuriperinnön ja laajennetun kotiseutukäsitteen (myös metsät ja tunturit ovat monille kotiseutua) tärkeyttä tulevaisuudessa myös taloudellisesti kestävänsä tulevaisuuden rakentamiseksi.

”Moninaisen Suomen lumovoima” on mainospuhetta täsmällisen asiaproosan sijasta.

Kommenttine luvusta 5.4

Erinomainen aloitus tosiasiat tunnistavasta ja tunnustavasta asiantilasta, johon voi vaikuttaa vasta kun se on otettu puheeksi: ”Kulttuurin ja matkailun alalla toimivat eivät välttämättä koe toistensa toimintakulttuuria omakseen tai tunnista toimivansa kulttuurimatkailun parissa.” (s. 22). Alaluku ei kuitenkaan esitä vielä konkreettisia ratkaisuja, ja kohtelee paikallisia asukkaita ”myös-kategoriassa”. Tarkastelu on jälleen ihmiskeskeinen.

Kommenttine luvusta 5.5

Alaluku lupaa viisi ala-alalukua, mutta ne käsittelevät seitsemää eri asiaa. Jäsennystä voisi vielä tarkentaa.

”Kestävä matkailu” ja ”vastuullinen matkailun yritystoiminta” (s. 26) on määritelty keveästi ja ohimennen. STF-sertifikaatti nousee jälleen keskiöön ja tekee kaikista osallistetuista toimijoista (matkailu)yrittäjiä.

”Panokset vahvoihin kulttuurimatkailun kärkikohteisiin ja -palveluihin voivat herättää matkailijoiden kiinnostusta myös uusiin, kaiken kokoisiin kulttuurielämyksiin.” (s. 29). Virke tuntuu viittaavan suuriin tapahtuma-areenoihin, tornihotelleihin ja vastaaviin wau-arkkitehtuurin hankkeisiin, joilla kaupunkikuvaa on kehitetty ennen kulttuurisen kestävyysmurrosta toteutumista – viimeksi mainitun viivästyessä sitä mukaa kun näitä länsimaisen elämäntyylin ja kulutuskulttuurin ikoneita edelleen rakennetaan.

Elämysteorian näkökulmasta jää perustelematta, miten iso ja pieni kulttuurielämys riippuvat palvelun tai kohteen koosta. Valtava huvipuistoko tarjoaa pienelle lapselle isomman elämyksen kuin kaarnalaivan uittaminen lammen rannassa?

Brändäyksestä ei puhuta alaluvussa ääneen, mutta sitä tunnutaan sivuttavan Suomen maakuvasta puhuttaessa. Suur tapahtumilla ja tornihotelleilla kilpailu kilpailukyvyyn kasvattamiseksi tekee kaikista kaupungeista samanlaisia eikä myöskään tue kestävä kehitystä tai kotiseutukiintymystä (Lähdesmäki 2016). Näihin asioihin kannattaa paneutua myös kulttuurimatkailun tiekartassa.

Sivulla 30 todetaan, että kulttuurimatkailun sisällöt voivat palvella ”myös paikallisia asukkaita”. Lausuma on kenties vahinko, eli tarkoitetaan, että paikalliset kulttuuriset käytännöt tai kulttuuritapahtumat voivat palvella myös matkailijoita (yhteisölähtöinen matkailusuunnittelu). Vaihtoehtoisesti ajatellaan, että maailmantähtien saaminen suur tapahtumiin palvelee myös paikallisia, jotka eivät itse halua matkustaa suur tapahtumiin muualle. Tällöin kaikki matkakohteet ovat täyttyvät esiintymisareenoista, eikä kaivattua ”paikallista väriä” ole nähtävillä missään. Tokko kuitenkin ajatellaan, että paikalliset asukkaat ”esittävät kulttuuriaan” maksusta sovittuun aikaan, kun matkanjärjestäjät tuovat asiakkaansa paikalle, kuten matkailun teollistumisen alkuaikoina etenkin köyhissä maissa tai alkuperäiskansojen mailla tehtiin. Matkailualan on syytä tuntea oma kulttuurihistoriansa, ja varoa toistamasta aiempina aikakausina tehtyjä virheitä. Kulttuurimatkailun sisältöjen on syytä integroitua sekä paikalliseen kulttuuriin että aiempaa kestävämpään matkailukulttuuriin.

Kulttuurimatkailuosaamista vahvistetaan, mutta koulutusta ei kehitetä (s. 31).

Digitalisointi yhdistetään tiedolla johtamiseen tavalla, joka edellyttäisi paremmat perustelut ja tiedon määrittelyn.

Reittitoiminnasta puhutaan kertomatta liikennöinnin tavoista ja infrastruktuurista. Edetäänkö omin lihasvoimin? Junalla? Lentäen?

Millaisena näette oman organisaationne tai edustamanne tahon roolin tiekartan toimenpiteiden toteuttamisessa?

Yliopistoilta ei ilmeisesti odoteta muuta kuin taloudellisia selvityksiä.

Miten arvioisitte tiekartan toimenpiteiden vastuuttamista? Ovatko kaikki keskeiset toteuttajat kunkin toimenpiteen osalta tunnistettu? Mahdolliset toimenpidekohtaiset ehdotuksenne toteuttajien lisäämiseksi tai poistamiseksi?

En näe kestäväälle matkailulle muuta tietä kuin monitieteisen ja -näkökulmaisen ja laajan asiantuntijuusskaalan kautta. Sikäli toimijaverkoston tasapainottaminen mm. ekosysteemi-, kunnallistekniikka-, energia-, nuorisokasvatus-, sosiaalityö-, asukasyhdistys-, arkkitehtuuri-, korjausrakentamis- ja kiertotaloussektoreiden asiantuntijuuksilla mahdollistaisi vastuullisen matkailutoiminnan rakentamisen vuonna 2022.

Yhteistyön edellyttäminen, lisääminen ja jatkumollisuus eri alojen toimijoiden kesken ei onnistu ilman vahvoja kytköksiä empiiriseen, elettyyn todellisuuteen ja arjen käytäntöihin. Muuten julkilausumat jäävät helposti vain paperille.

Mahdolliset muut tiekarttaehdotusta koskevat huomionne.

Ehdotuksessa oli runsaasti tärkeää informaatiota ja sen perustavoite tuoda kulttuuri- ja matkailualoja ja niiden toimijoita yhteen ja yhteistyöhön on erittäin kannatettava. Myös vaade matkailutulojen jakautumisesta myös kulttuurialojen toimijoille on oikeutettu.

Nykyisessä maailmantilanteessa – planetaarisessa kriisissä, joka on aina paikallinen mutta joka eletään ja koetaan joka puolella maailmaa – ei ole mielekäästä eikä mahdollista erottaa yhtäkään toimialaa irralleen yhteisestä tehtävänasettelusta: Kuinka taistella ekokriisiä vastaan kulttuurisen kestävyysmurroksen avulla? Miten tiekartta osallistuu aikamme suurten ongelmien ratkaisemiseen käytäntöjä muuttamalla?

Veijola Soile

Lapin yliopisto - Soile Veijola, matkailun kulttuurintutkimuksen professori