

LENTÄMISEN TULEVAISUUS: OPISKELIJOIDEN SUHTAUTUMINEN  
LENTOMATKAILUN VÄHENTÄMISEEN

Elina Heikkilä

Pro gradu -tutkielma, 791619S

Maantieteen tutkinto-ohjelma

Oulun yliopisto

23.4.2024

Tutkinto-ohjelma <b>Maantieteen tutkinto-ohjelma</b>	Pääaine: <b>Maantiede</b>	
Tekijä (Sukunimi ja etunimet, myös entinen sukunimi): <b>Heikkilä Elina Alli Katriina</b>	Opiskelija-numero: <b>Y39790601</b>	Tutkielman sivumäärä: <b>66 s. + II liit.</b>
Tutkielman nimi (suomeksi; muun kielinen nimi ilmoitetaan vain jos se on tutkielman kieli): <b>Lentämisen tulevaisuus: opiskelijoiden suhtautuminen lentomat-kailun vähentämiseen</b>		
Asiasanat: <b>Lentomat-kailu, matkailu, tulevaisuus, suhtautuminen, ilmastonmuutos</b>		
Tiivistelmä (kirjoitetaan vapaamuotoisesti, selväsanaisesti ja lyhyin lauserakentein, ks. ohje seuraavalla sivulla): <p>Lentomat-kailu kiihdyttää ilmastonmuutosta merkittävästi. Se ei ole linjassa globaaleiden ilmastotavoitteiden kanssa, ja alan on ennustettu kasvavan. Ilmastotoimilla on kiire, ja lentomat-kailuun kohdistuu yhä enemmän painetta päästöjen vähentämiseksi. Jos lentomat-kailun päästöjä ei saada laskuun, lentämistä voi olla välttämätöntä rajoittaa. Lentämisen päästöjä voidaan rajoittaa teknologisilla muutoksilla, markkinalähtöisillä muutoksilla sekä käyttäytymislähtöisillä muutoksilla. Käyttäytymislähtöisiin muutoksiin kohdistuu eniten odotuksia, sillä päästöjen pitää vähentyä nopeasti. Matkustuskäyttämisen muuttamiselle on kuitenkin esteitä. Näitä ovat vaihtoehtoisten kulkuneuvojen hylkääminen, haluttomuus muuttaa käyttäytymistä ja vastuun siirtäminen. Vaikka ihmiset ovat usein tietoisia lentämisen ilmastovaikutuksista, se ei välttämättä saa heitä muuttamaan matkustamistaan kestävämmäksi. Lentämistä oikeutetaan itselleen eri keinoin asenteiden ja käyttäytymisen ristiriidan lieventämiseksi.</p> <p>Tutkimus selvitti opiskelijoiden suhtautumista lentomat-kailuun, sen tulevaisuuteen ja mahdolliseen vähentämiseen. Tutkimuksessa tarkasteltiin myös, ilmenikö opiskelijoilla kognitiivista dissonanssia. Tutkimukseen haastateltiin kymmenen Oulun yliopiston opiskelijaa, ja tulokset analysoitiin sisällönanalyysin keinoin. Huomattiin, että opiskelijat suhtautuivat melko myönteisesti ajatukseen lentomat-kailun korvaamisesta erityisesti läheisempiin kohteisiin. Haastatellut tiedostivat lentämisen ongelmallisuuden ja he pohtivat ilmastokysymyksiä kulutusvalinnoissaan, mutta eivät yhtä paljon matkustamisessa. Mieluisimpana keinona lentämisen rajoittamiseksi opiskelijat kokivat hintoja ohjaavat keinot. Saadut tulokset mukailivat paljon aikaisempia tutkimuksia, mutta opiskelijat suhtautuivat hiukan myönteisemmin ajatukseen lentämisen rajoittamisesta. Heillä myös ilmeni hieman vähemmän kognitiivista dissonanssia. Tutkimus vahvisti kuvaa lentämisen dominoivasta asemasta matkustusmuotona sekä lentomat-kailun normista.</p> <p>Opiskelijat kokivat tulevaisuuden lentämisen olevan ekologisempaa teknologisen kehityksen ja matkustuskäyttämisen muutoksen myötä. He eivät kuitenkaan nähneet omassa matkustamisessaan tapahtuvan merkittäviä muutoksia tulevaisuudessa. Toimia lentämisen vähentämiseksi tarvitaan, mutta vapaaehtoiset toimet tuskin ovat riittäviä. Lentämisen hintojen nousu verotuksen kautta vaikuttaa olevan rajoittavista toimista helpoin hyväksyä, mutta sen tehokkuus on kyseenalainen. Lentämiselle vaihtoehtoisten matkustusmuotojen houkuttelevuutta tulisi lisätä.</p>		
Muita tietoja:		
Päiväys:	23.4.2024	

## SISÄLLYS

<b>1. Johdanto</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Lentomatkailun rooli ilmastonmuutoksessa</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Lentomatkailun kestävä tulevaisuus</b> .....	<b>10</b>
3.1. Keinoja lentomatkailun kestävyuden lisäämiseksi ja ilmastovaikutusten vähentämiseksi .....	10
3.2. Suhtautuminen lentomatkailun tulevaisuuteen .....	12
<b>4. Epäjohdonmukaisuus asenteiden ja toiminnan välillä</b> .....	<b>17</b>
<b>5. Tutkimusaineisto ja -menetelmät</b> .....	<b>18</b>
5.1. Tutkimusaineisto .....	18
5.2. Tutkimusmenetelmät .....	19
<b>6. Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailuun, sen ilmastovaikutuksiin ja tulevaisuuteen</b> .....	<b>22</b>
6.1. Lentäminen matkustusmuotona .....	24
6.1.1. Lentokone kulkuneuvona .....	25
6.1.2. Lentämisen ilmastohaitat .....	28
6.1.3. Lentämisen rajoittaminen .....	32
6.2. Tulevaisuuden matkailu .....	38
6.2.1. Tulevaisuus .....	39
6.2.2. Matkustuskäyttäytymisen muutos .....	41
6.3. Matkustamisen vetovoima .....	44
6.4. Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen .....	46
<b>7. Yhteenveto</b> .....	<b>48</b>
7.1. Lentomatkailun tulevaisuus tutkimuskirjallisuudessa .....	48
7.2. Opiskelijoiden näkemys lentomatkailun tulevaisuudesta .....	50
7.3. Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailun vähentämiseen .....	51
<b>8. Pohdinta ja johtopäätökset</b> .....	<b>53</b>
<b>9. Lähteet</b> .....	<b>59</b>
<b>Liitteet</b> .....	<b>67</b>

## 1. Johdanto

Matkustaminen aiheuttaa huomattavia määriä kasvihuonekaasuja. Kasvihuonekaasupäästöt kiihdyttävät ilmastonmuutosta, ja tämän vuoksi matkustamisen ekologinen kestävyys voidaan kyseenalaistaa. Matkailun rooli ilmastonmuutoksessa on tunnustettu, ja ilmastonmuutoksen hillitseminen sekä päästömäärien vähentäminen ovat erittäin keskeisiä nykyisessä matkailukeskustelussa (One Planet Sustainable... 2021, ETOA 2020, UNWTO & UNEP 2008). Matkustustavoista erityisesti lentomatkailu on ongelmallista, koska se nojaa voimakkaasti fossiilisiin polttoaineisiin (Bergero ym. 2023). Lentomatkailun ekologista kestävyyttä on lisättävä, ja potentiaalisin keino lentämisen aiheuttamien ilmastovaikutusten vähentämiseksi näyttää olevan matkustuskäyttäytymisen muuttaminen (Gössling ym. 2007; Davison ym. 2014). Tämän seurauksena ihmisiä on alettu ohjeistamaan, että heidän tulisi matkustaa vähemmän ja kestävämmiin (Simpson ym. 2008). Asenteet lentomatkailua kohtaan ovat muutoksessa (Jacobson ym. 2020).

Lentäminen on lisääntynyt huomattavasti viime vuosikymmeninä (Gössling & Peeters 2007, ICAO 2021). Huoli ilmastonmuutoksesta on todellinen, ja kaikkien sektoreiden odotetaan tekevän osansa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, myös matkailun. Tämän vuoksi lentämisen ilmastovaikutukset on huomioitu ja tiedostettu aiempaa enemmän. Vaikuttaa selkeältä, että matkailutottumusten on muututtava kestävämpään suuntaan, eli lentomatkojen määrien täytyy vähentyä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (esimerkiksi Lee ym. 2021). Täten nykyisenkaltaisen lentämisen tulevaisuus on epävarma, ja on mielekästä tutkia, kokevatko ihmiset näin. Perinteisille lentomatkailutottumuksille tarvitaan uusia vaihtoehtoja kestävyuden parantamiseksi. Onkin kiinnostavaa selvittää, miten ihmiset suhtautuvat tarpeeseen muuttaa matkustuskäyttäytymistä.

Työssä keskitytään tutkimaan, millainen vaikutus lentomatkailulla on ilmastonmuutokselle ja millaisena lentomatkailun tulevaisuus nähdään tieteellisissä keskusteluissa sekä yksittäisten ihmisten silmin. Tutkimus pyrkii hahmottamaan, kuinka lentämiseen suhtaudutaan matkustusmuotona sekä millaisena ihmiset kokevat ajatuksen lentämisen vähentämisestä tai korvaamisesta jollain toisella matkustustavalla kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi vai kokevatko he sen lainkaan tarpeellisenä. Tässä tutkielmassa tarkastellaan, mitä yksilöiden matkustuskäyttäytymisen muuttaminen vaatisi ja kenen he näkevät olevan vastuussa lentomatkailun kestävyuden lisäämisestä. Keskeistä on, vaikuttavatko ilmastonmuutos ja ekologiset kysymykset suhtautumiseen lentomatkailua kohtaan ja siten matkustuskäyttäytymiseen.

Tutkimukseen kuuluu empiirinen osuus, jonka tarkoituksena on lisätä tietoa ja ymmärrystä matkailun, erityisesti lentomatkailun, asenteista ja niiden heijastumisesta käytännön toimintaan. Empiirinen tutkimus valottaa Oulun yliopiston opiskelijoiden suhtautumista lentämiseen matkustusmuotona sekä heidän näkemyksiään lentämisen tulevaisuutta ja mahdollista rajoittamista kohtaan. Aineisto on kerätty teemahaastatteluina.

Tutkimuskysymyksinä työssä ovat:

1. Miten tutkimuskirjallisuudessa nähdään lentomatkailun tulevaisuus?
2. Millaisena opiskelijat näkevät lentomatkailun tulevaisuuden?
3. Ovatko opiskelijat valmiita vähentämään lentomatkailuaan? Ilmeneekö heidän asenteissaan ja käyttäytymisessään ristiriitaa?

Ensimmäinen tutkimuskysymys keskittyy lentomatkailusta tehtyyn tieteelliseen tutkimukseen. Tarkoituksena on selvittää, millaisen tulevaisuuden tutkijat uskovat lentämisellä matkustamismuotona olevan. Toinen tutkimuskysymys puolestaan käsittelee samaa kysymystä lentomatkailun tulevaisuudesta, tällä kertaa kuitenkin opiskelijoiden näkökulmasta. Oleellista on, näkevätkö opiskelijat lentämisen ongelmallisena vai ei. Kolmas tutkimuskysymys pureutuu siihen, voisivatko opiskelijat muuttaa matkustuskäyttäytymistään kestävämmäksi vähentämällä lentämistä tai kokevat he sille olevan tarvetta. Tutkimuskirjallisuus tunnistaa lentomatkailun ongelmalliseksi ilmastonmuutoksen kannalta, ja siksi on kiinnostavaa tutkia, näkevätkö opiskelijat asian samoin. Tarkastellaan myös empiirisen tutkimuksen tuloksia opiskelijoiden asenteista ja käyttäytymisestä verraten niitä keskenään mahdollisen ristiriidan havaitsemiseksi. Tutkimuskirjallisuudessa matkailijoilla on havaittu ristiriitaa asenteiden ja käyttäytymisen välillä (Juvan & Dolnicar 2014), ja siksi on mielekästä tutkia, onko samaa havaittavissa tämän tutkimuksen haastateltavilla.

Empiirisiä tuloksia verrataan aiempiin tutkimuksiin, joissa on tarkasteltu ihmisten asenteita lentomatkailua kohtaan ja näkemyksiä sen tulevaisuudesta, sekä tutkijoiden ajatuksiin lentämisen tulevaisuuden kestävydestä. Hypoteesina on, että opiskelijoiden suhtautuminen tuskin eroaa merkittävästi aiempien tutkimusten tuloksista siinä, millaisena lentomatkailun tulevaisuus nähdään ja miten siihen suhtaudutaan. Ennakoidaan, että opiskelijoilla on tietoa ja ymmärrystä lentämisen kestävyden ongelmallisuudesta, mutta heillä ei välttämättä ole halukkuutta muuttaa toimintaansa tämän tiedon pohjalta. Nämä

hypoteesit perustuvat osaltaan julkiseen keskusteluun, jota lentomatkailusta ja sen roolista ilmastonmuutoksessa käydään, minkä perusteella voisi uskoa opiskelijoilla olevan jonkinlainen käsitys lentämisen ongelmallisuudesta. Toisaalta ne perustuvat tutkittuun tietoon, joka on todistanut ihmisten olevan haluttomia muuttamaan matkustuskäyttäytymistään, vaikka he olisivat tietoisia lentomatkailun ongelmista (esimerkiksi Hares ym. 2010 ja Cohen ym. 2011). Kuitenkin laadulliselle tutkimukselle tyypillisesti, hypoteesien ei anneta rajata ja määrittää tutkimusta (Eskola & Suoranta 1998).

Tutkimus keskittyy erityisesti lentomatkailun ilmastovaikutuksiin tutkimuksen laajuuden rajaamiseksi. Kestävyyden muut osa-alueet kuitenkin huomioidaan, vaikka empiirisen tutkimuksen teemat eivät kohdistukaan niihin. Aiemman tutkimuksen kautta esiin nostetaan esimerkiksi matkailun merkitys taloudellisesti ja sen tarjoamat sosiokulttuuriset hyödyt, mutta samalla myös matkailun ja lentämisen eriarvoisuus.

Tämä tutkimus perehtyy ensiksi lentomatkailun ilmastovaikutuksiin ja sen kestävyiden ongelmiin tieteellisen kirjallisuuden ja olemassa olevan tutkimustiedon pohjalta. Kirjallisuuden avulla selvitetään, millaiselta lentomatkailun tulevaisuus näyttää, millaisia muutospaineita sillä on sekä ovatko tavalliset ihmiset valmiita muuttamaan matkailukäyttäytymistään ekologisuuden nimissä. Teoriaosuuden jälkeen esitellään tutkimuksen empiirinen aineisto ja tutkimusmenetelmät. Sen jälkeen aineistonhankinnassa kerätty haastatteluaineisto analysoidaan sisällönanalyysin keinoin, luokittelemalla aineisto ja analysoiden sitä luokka kerrallaan. Aineiston analysoinnin jälkeen tutkimuksessa tehdään yhteenveto saaduista tuloksista vastaamalla alussa asetettuihin tutkimuskysymyksiin. Viimeisenä tutkimus sisältää johtopäätöksiä ja pohdintaa tuloksista sekä siitä, mitä tutkimuksessa olisi voitu tehdä paremmin ja mihin seuraavissa tutkimuksissa olisi hyvä keskittyä.

## 2. Lentomatkailun rooli ilmastonmuutoksessa

Matkailu on merkittävä ala maailmanlaajuisesti. Vuonna 2019 koko maailman bruttokansantuotteesta 10,3 % oli peräisin matkailusta ja yksi kymmenestä ihmisestä maailmassa oli työllistynyt matkailun kautta suoraan tai epäsuorasti (World Travel & Tourism Council 2020). Samana vuonna 2019 matkailusektori kasvoi 3,5 % bruttokansantuotteeltaan, ylittäen koko maailman yhteen lasketun taloudellisen kasvun yhdeksättä vuotta peräkkäin (World Travel & Tourism Council 2020). Nämä luvut osoittavat matkailusektorin huomattavaa taloudellista merkitystä maailmanlaajuisesti, ja matkailu onkin kiistatta yksi maailman tärkeimpiä aloja taloudellisesti.

Matkailun ollessa suuri ja nopeasti kasvava ala, liittyy sen kestävyysluonnollisesti myös paljon ongelmia. Matkailuala on tunnistanut oman osuutensa ilmastonmuutoksessa laajasti vasta 2000-luvun alussa (Scott & Gössling 2022: 200, Hares ym. 2010: 466). Fossiilisten polttoaineiden käyttäminen on ehdottomasti suurin hiilidioksidi- eli CO<sub>2</sub>-päästöjen lähde (Olivier & Peters 2020: 14). Vuonna 2019 maailman CO<sub>2</sub>-päästöistä 89 % oli peräisin fossiilisista polttoaineista. Ei olekaan yllättävää, että fossiilisten polttoaineiden käyttö on yksi suurimmista ympäristöongelmista, joita matkailuun liitetään (Gössling ym. 2005: 417), sen ollessa energiantensiivinen ala (Hares ym. 2010: 466). Tämän vuoksi fossiilisten polttoaineiden käytön rajoittaminen on nähty välttämättömänä kestävä matkailun saavuttamiseksi. Lentokoneet käyttävät polttoaineena pääasiassa kerosiinia, mutta vaihtoehtoisia polttoaineita etsitään ja kehitetään koko ajan (Åkerman ym. 2021). Ratkaisuja etsitään akkuteknologiasta ja kestävästä lentopolttoaineesta (sustainable aviation fuel eli SAF) (TPCC 2023: 13). Kestävät lentopolttoaineet jakautuvat biologisesti johdettuihin, jätteistä johdettuihin ja synteettisiin. Åkermanin ym. (2021) mukaan korvaavien polttoaineiden käyttöönsaanti tarpeeksi laajassa mittakaavassa kuitenkin vaatii teknologista kehitystä, monessa tapauksessa lentokoneiden uutta suunnittelua ja infrastruktuuria uusien polttoaineiden tuottamiseen. Tämä voi viedä vuosikymmeniä (Åkerman ym. 2021, TPCC 2023: 13).

Matkailun ja erityisesti lentomatkailun osuus vuosittaisista kasvihuonekaasupäästöistä ja ilmastonmuutoksen kiihdyttämisestä on erittäin merkittävä. Arvion mukaan vuonna 2013 matkailusta syntyi jopa 8 % kaikista ihmisen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä globaalisti, ja osuuden on arvioitu kasvaneen sen jälkeen (TPCC 2023: 11). Arvion mukaan globaalin matkailun päästöistä 75 % aiheutui kulkuneuvoilla

matkustamisesta tutkimusvuonna 2005 (UNWTO & UNEP 2008). Lentämisen osuus kulkuneuvoilla matkustamisen CO<sub>2</sub>-päästöistä oli 74 % vuonna 2019 (TPCC 2023: 12).

Lentämisen ilmastovaikutuksista kiinnostuttiin ensikerran 1960-luvulla, mutta voimakkaammin 1970-luvulla, kun otsonikato ilmiönä liitettiin lentämiseen (Lee ym. 2009). Kaikista ihmisen aiheuttamista CO<sub>2</sub>-päästöistä lentomatkustamisesta aiheutui 2,4 % vuoden 2018 tason mukaan laskettuna (Lee ym. 2021). Suurin yksittäinen päästöjen lähde matkailussa ovat lentomatkat, jotka vastasivat 40 %:sta globaalin matkailun kaikista hiilidioksidipäästöistä vuonna 2005, vaikka määrältään ne olivat vain 17 % kaikista matkoista (UNWTO & UNEP 2008: 34). Pitkän matkan lennot Maailman matkailujärjestön määrittelemän maailman viiden matkailualueen välillä taas olivat samana vuonna 2005 määrältään vain 2,2 % kaikista tehdyistä matkoista, mutta ne aiheuttavat jopa 16 % globaalin matkailun kaikista hiilidioksidipäästöistä. Nämä luvut tarkoittavat sitä, että lentämisestä aiheutuu suhteellisesti enemmän päästöjä matkojen määrään nähden, pitkän matkan lennoista huomattavan paljon (UNWTO & UNEP 2008: 34). Tämän vuoksi päästöjen vähentäminen matkailussa olisi järkevää kohdistaa erityisesti lentämällä tapahtuvaan matkailuun eli suhteellisen pieneen osaan kaikista matkoista.

Vaikka lentomatkailu vastaa 2,4 %:sta kaikista CO<sub>2</sub>-päästöistä, sen ilmastoalämmittävää vaikutusta lisää NO<sub>x</sub>-päästöt ja niiden aiheuttamat kemialliset reaktiot, vesihöyry ja noki (Lee ym. 2021, TPCC 2023: 12). Tämän vuoksi lentämisen lämmittävä vaikutus voi olla jopa kolminkertainen kuin pelkkien sen aiheuttamien hiilidioksidipäästöjen (Lee ym. 2021). Ihmisten ilmastoon vaikuttavasta toiminnasta lentäminen on erityinen siinä, että suurin osa sen päästöistä tuotetaan 8–12 km korkeudessa, mikä vaikuttaa esimerkiksi pilvien syntyyn ja otsonin muodostumiseen (Lee ym. 2009). Lee ym. (2009) mukaan lentämisen päästöt ja vaikutukset pilviin muuttavat ylemmän ilmakehän kemiallisia ja partikkelien mikrofysisiä ominaisuuksia, mikä aiheuttaa muutoksia säteilypakotteeseen. Erään laskelman mukaan lentämisestä aiheutuva tosiasiallinen säteilypakote (effective radiative forcing eli ERF) on 3,5 % globaalista ERF:stä, eli lentäminen aiheuttaa 3,5 % globaalista lämpenemisestä (TPCC 2023: 12).

Ilmastonmuutoksen kiihtyminen on johtanut siihen, että useat eri tahot, kuten YK, EU ja eri valtiot, ovat asettaneet tavoitteita kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Päästövähennystavoitteet koskevat myös matkailualaa. Matkailun ekologisen kestämyyden aiheuttama huoli on saanut aikaan sen, että kasvihuonekaasupäästöjä on sitouduttu vähentämään (One Planet Sustainable... 2021, ETOA 2020). Esimerkiksi Pariisin ilmastopöytäkirjan (United Nations 2015) tavoite on, että globaali lämpeneminen rajoitetaan



alle kahteen celsiusasteeseen, mieluummin kuitenkin 1,5 asteeseen. Tämän saavuttamiseksi kasvihuonekaasupäästöjen globaali huippu on saavutettava mahdollisimman pian, viimeistään ennen vuonna 2025 (IPCC 2023: 20). Matkailualan ilmastojulistuksen, ”The Glasgow Declaration on Climate Action in Tourism” (One Planet Sustainable... 2021), tavoitteena on puolittaa matkailualan päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2050 mennessä. Kuitenkin matkailualan kehitys ja kasvu ovat ristiriidassa näiden globaaleiden päästövähennystavoitteiden kanssa. Lentämällä tehtyjen matkojen oletettu tulevaisuuden kasvu sekä niiden aiheuttamat päästöt eivät ole mitenkään sovitettavissa Pariisin ilmastopimuksen tavoitteisiin (Peeters 2017). Myöskään Glasgow’n julistuksen tavoitteisiin ei nykyisillä toimilla päästä (TPCC 2023: 11). Lentoliikenteen tulisikin panostaa ilmastovaikutusten pienentämiseen tai sillä voi olla edessä regulatiivinen rajoittaminen (Baumeister 2020: 2006). Vaikka tiede osoittaa, kuinka tärkeää kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on ja kuinka myös matkailun tulee tehdä osansa sen eteen, on huomioitava, että lentomatkaa vähennettäessä tai rajoitettaessa erityisesti etäisemmät, vaikeasti saavutettavat kohteet ovat haavoittuvassa asemassa (Becken 2002: 127).

Matkailu ja lentäminen ovat jakautuneet todella epätasaisesti maailman väestön sisällä (Gössling & Humpe 2020) ja ne vastaavat ylivoimaisesti suurimmasta osasta vapaa-aikaan liittyvän energian kulutuksesta, mikä lisää osaltaan matkailun ongelmallisuutta (Gössling 2002: 299). Tämä tarkoittaa sitä, että vain pieni vähemmistö maailman ihmisistä on vastuussa isosta osasta vapaa-aikaan liittyvästä energiankulutuksesta. Teollisuusmaat ovat vastuussa 82 % tehdyistä vapaa-ajan matkoista maailmassa, ja niidenkin sisällä vain pieni joukko pitkän matkan matkustajia on vastuussa suurimmasta osasta matkustamiseen kulutettua energiaa ja siitä syntyneitä päästöjä (Gössling 2002). On arvioitu, että maailman ihmisistä vain noin 5–10 % lentää vuosittain (Sullivan 2020). Erään tutkimuksen mukaan vuonna 2018 maailman väestöstä 11 % teki lentomatkan ja enimmillään vain 4 % teki kansainvälisen lennon (Gössling & Humpe 2020). Tämä pieni osuus ihmisistä on vastuussa kaikista lentomatkojen aiheuttamista ympäristöhaitoista, ja paljon matkustavien joukko on vielä pienempi. Lentämisen hyvin epätasaisesta jakautumisesta johtuukin, että 1 % maailman ihmisistä lentää niin paljon, että he ovat vastuussa jopa puolesta kaiken lentomatkojen päästöistä (Gössling & Humpe 2020). Samaan aikaan entinen Boeing-yhtiön CEO David Muilenburg arvioi vuonna 2017, että jopa yli 80 % maailman väestöstä ei ole koskaan lentänyt (CNBC 2017).

Lentäminen onkin pääasiassa varakkaampien sosiaalisten ryhmien toimintaa, minkä vuoksi voidaan sanoa lentämisen epätasaisen jakautumisen olevan

epäoikeudenmukaista (Randles & Mander 2009:100–103). Eniten lentävät hyvin varakkaat ihmiset, ja se on painottunut varakkaisiin maihin (Gössling & Humpe 2020). Siksi voidaan ajatella vähemmän varakkaiden ryhmien ja harvaan tai ei ollenkaan lentävien maksavan hinnan, jonka tiheään lentävät aiheuttavat, kun he kiihdyttävät lennoillaan ilmastonmuutoksen etenemistä (Randles & Mander 2009:100–103). Vaikka halpalentoyhtiöt mahdollistavat myös vähemmän varakkaiden ihmisten lentämisen, on lentäminen silti säilynyt pitkälti nimenomaan varakkaampien ryhmien toimintana. On myös esitetty, että todellisuudessa halpalentoyhtiöt ovat hyödyttäneet enemmän varakkaimpia, kun he ovat lentäneet entistä enemmän (Gössling ym. 2019). Lentomat kustaminen kattaa yksilöiden kasvihuonekaasupäästöistä valtaosan, erityisesti korkeatuloisissa valtioissa (Jacobson ym. 2020). Kestävä vuosittainen hiilibudjetti henkilöä kohden on yhden laskelman mukaan 1,61 tonnia hiilidioksidia (Neill ym. 2018), kun taas yhden meno-paluulennon Atlantin yli välttämisen on laskettu säästävän 1,6 tonnia hiilidioksidia (Wynes & Nicholas 2017). Täten yksi edestakainen, pitkä, lentämällä tehty matka kuluttaa yksilön koko vuoden kestävän tason hiilibudjetin. Erään laskelman mukaan suomalaiset aiheuttivat jopa toiseksi eniten lentomat kailun CO<sub>2</sub>-päästöjä maailmassa asukaslukuun suhteutettuna vuonna 2018 (Zheng 2019). Zhengin (2019) mukaan suomalaisten lentomat kailun päästöt olivat noin yksi tonni hiilidioksidia henkilöä kohden vuodessa, kun globaali keskiarvo oli 98 kilogrammaa. Suomalaiset siis lentävät huomattavan paljon.

Lentomat kailusta ja lentämisestä kaukana oleviin kohteisiin on tullut verrattain lyhyessä ajassa normi (Shaw & Thomas 2006: 213). Ajatus yhdestä tai useammasta lomamat kasta vuodessa, jotka yhä useammin suuntautuvat kaukaisiin kohteisiin, on tullut lähes oletettu asia yhteiskunnassamme. Lentoyhtiöt pitävät yllä diskursseja vahvistaakseen tätä normia esimerkiksi matkustajatilastoilla, tukemalla halpalentoja, kanta-asiakasohjelmilla sekä hämärtämällä sen faktan, että suurin osa ihmisistä ei lennä ollenkaan tai hyvin harvoin (Gössling ym. 2019). Lentomat kailun voidaan nähdä olevan jopa tarpeellista hyvinvoinnin ja onnellisuuden kannalta (Árnadóttir ym. 2021: 288). Kysymykset lentomat kailun välttämättömyydestä ovat tällä hetkellä enimmäkseen jätetty huomiotta tai niitä ei aktiivisesti haluta käsitellä (Gössling ym. 2019).

### **3. Lentomat kailun kestävä tulevaisuus**

#### **3.1. Keinoja lentomat kailun kestävyiden lisäämiseksi ja ilmastovaikutusten vähentämiseksi**

Matkailun kasvu ja tuleva kasvu ovat huolestuttavia matkailun ekologisen kestävyuden kannalta ja ne ovat ristiriidassa muun muassa Pariisin ilmastopimuksen kanssa (esimerkiksi TPCC 2023, Peeters 2017, Hares ym. 2010). Tämän vuoksi matkailualan täytyy vähentää aiheuttamia ilmastovaikutuksia. Lentomatkailun päästöjä voidaan hillitä sen dekarbonisaatiolla eli hiilestä irtautumisella sekä kulutuksen muutoksilla (Gössling & Dolnicar 2022). Hares ym. (2010) esittävät artikkelissaan keinoiksi lentomatkailun ekologisen kestävyuden kasvattamiseksi eli sen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi teknologiset muutokset, markkinalähtöiset muutokset ja käyttäytymislähtöiset muutokset.

Teknologian kehittyessä lentokoneista on tullut polttoainetehokkaampia. Esimerkiksi aikavälillä vuodesta 1960 vuoteen 2000 lentokoneiden polttoainetehokkuus kasvoi jopa 70 % matkustajakilometriä kohden (Penner ym. 1999: 10). Myös parannukset lentoliikenteen ohjaamisessa voivat vähentää polttoaineen kulutusta, mutta tämä kuitenkin vaatii tehokasta kansainvälistä yhteistyötä (Penner ym. 1999). Polttoainetta voi kulua turhaan esimerkiksi epäoptimaalisissa reiteissä ja lennon profiileissa sekä odotuttamisessa ennen laskeutumisluvan myöntämistä. Teknologiset parannukset yleensä sisältävät polttoainetehokkaampia moottoreita, aerodynaamisia muutoksia, painonvähennystä sekä operatiivista tehokkuutta (Lee ym. 2009). Tällaiset parannukset ovat tärkeitä paitsi ekologisuuden kannalta, ne voivat myös vähentää lentoyhtiöiden kuluja. Päästöjen vähentämisessä ei voida kuitenkaan luottaa polttoainetehokkuuden kasvuun, sillä sen hyödyt ovat pienet ja lentoliikenteen kasvu ylittää ne, kuten voidaan nähdä aiemmasta kehityksestä (Klöwer ym. 2021). Olemassa olevat teknologiat eivät näytäkään olevan riittäviä lentomatkustamisen päästöjen vähentämiseksi, mutta kehitteillä olevien teknologioiden merkitys tulee lisääntymään 2040-luvusta eteenpäin (TPCC 2023: 13).

Markkinalähtöisiä keinoja päästöjen vähentämiseksi ovat muun muassa ympäristöverot ja -maksut sekä päästökauppa (Penner ym. 1999: 11). Pennerin ym. (1999) mukaan nämä keinot voivat kannustaa teknologiseen innovaatioon ja tehokkuuden parantamiseen tai ne voivat vähentää lentomatkustamisen kysyntää. Ympäristöverojen ja -maksujen pitäisi kuitenkin olla käytössä kansainvälisellä tasolla ollakseen ympäristölle tehokkaasti hyödyllisiä. Lentämisessä käytettävän polttoaineen kansainvälinen verotus on teoriassa toimiva keino lentämisen kasvihuonekaasupäästöjen kontrollointiin (Olsthoorn 2001: 92). Kuitenkin veron pitäisi olla korkea, jotta sillä olisi huomattavaa vaikutusta päästömääriin, ja ei ole todennäköistä, että näin korkeita veroja asetetaan ainakaan riittävän nopealla aikataululla. Myös erilaisten tukien tai kannustimien poistaminen, jos ne edistävät ympäristölle haitallista toimintaa, sekä tieteellinen tutkimus voivat olla keinoja kestävyuden

edistämiseksi (Penner ym. 1999). On havaittu, että matkakustannukset ovat tärkeä tekijä matkapäätöksissä, kun taas ympäristötekijät eivät niinkään, mikä kertoo markkinalähtöisten keinojen potentiaalista (Becken 2007: 358). Kuitenkin tutkimuksissa on havaittu, että markkinalähtöisten keinojen vaikutukset lentomatkailun päästömääriin voivat jäädä marginaalisiksi, ja että merkittäviä vaikutuksia saadaan vain, jos hinnanlisäys on tuntuva (Gössling & Dolnicar 2022: 4).

Käyttäytymislähtöisten muutosten on arvioitu olevan tärkeimpiä lentomatkailun kasvihuonekaasupäästöjen vähenemiseksi (Gössling ym. 2007). Tämä johtuu siitä, että päästövähennyksillä on kiire, mutta teknologiset muutokset vaativat aikaa ja markkinalähtöisten toimien tehokkuus ei ole varmaa. Käyttäytymisen muuttamiseksi on ensiarvoisen tärkeää, että ihmiset ovat tietoisia ilmastonmuutoksesta ja matkailun osuudesta siinä (Hares ym. 2010). Käyttäytymiseen vaikuttaa muun muassa se, uskooko yksilö valinnoillaan olevan merkitystä ja miten ympäröivä yhteiskunta suhtautuu asiaan. Käyttäytymislähtöisiä muutoksia ovat lentämisen välttäminen, lentämisen korvaaminen muilla matkustustavoilla, energiatehokkaiden lentojen valinta ja päästöhyvytykset (Gössling & Dolnicar 2022). Ihmisten käyttäytymistä voidaan muuttaa myös pakottavilla keinoilla. Yksi esitetty keino matkustuskäyttäytymisen muuttamiseksi on yksittäisten ihmisten hiilibudjetti, joka tarkoittaa sitä, että yksilöllä olisi tietty sallittu määrä hiilidioksidia, jonka hän saisi vuosittain toiminnallaan aiheuttaa (Becken 2007: 354). Ehdotetussa rajoittamiskeinossa päästöoikeuksien säästäminen ja päästökauppa yksittäisten ihmisten välillä olisivat sallittuja. Kuten aiemmin sanottu, tämä keino olisi pakottava, mikä tekee siitä ongelmallisen. Seuraavassa osiossa keskitytään enemmän ihmisten syihin olla muuttamatta matkailukäyttäytymistään ekologisemmaksi.

### 3.2. Suhtautuminen lentomatkailun tulevaisuuteen

Useissa tutkimuksissa on havaittu, että vaikka turistit tiedostavat matkailun ja lentämisen edistävän ilmastonmuutosta, se ei riitä muuttamaan heidän matkustuskäyttäytymistään (esimerkiksi Becken 2007; Hares ym. 2010; Cohen & Higham 2011; Higham ym. 2014a; Juvan & Dolnicar 2014). Päinvastoin nykyisin matkailussa on ollut trendinä matkustaa useammin, lyhyempiä aikoja, kauemmaksi ja useammin lentäen (Ceron & Dubois 2007: 206). Tässä trendissä yhdistyy selkeästi suhtautuminen matkailuun yhteiskunnassamme sekä matkailun merkittävä asema niin taloudessa kuin myös ympäristöongelmissa. Vaikka lentomatkailun huomattavat ekologiset ongelmat on havaittu, se on vain lisääntynyt. Kysymys

onkin, miksi ihmiset matkustavat lentämällä, vaikka monet heistä tiedostavat sen olevan suuri ilmastonmuutosta kiihdyttää tekijä.

Yleisesti keskustellaan paljon siitä, kuinka tärkeää on vähentää kotitalouksien hiilijalanjälkeä ja tehdä ympäristölle kestävämpiä valintoja (Hares ym. 2010: 466). Kuitenkin vähemmän painoarvoa on saanut kuluttajien ymmärryksen lisääminen lomien, erityisesti lentämällä tehtävien, negatiivisista ilmastovaikutuksista. 30:ssä maassa tehdyn kyselytutkimuksen mukaan vastanneista 90 % piti ilmastonmuutosta vakavana ongelmana (WPO 2006), mikä kertoo siitä, että ihmiset ovat tietoisia ilmastonmuutoksen uhista. Huolilla ei kuitenkaan näytä olevan juurikaan vaikutusta lentomatkojen kysyntään (Gössling ym. 2008: 875), eivätkä turistit usein pohdi ilmastonmuutosta lomia suunnitellessaan (Hares ym. 2010: 466). Turistien huomiotta jättämät ilmastokysymykset sekä suuri kynnyks käyttäytymisen muuttamiseen aiheuttavat mittavia haasteita matkailualan päästöjen vähentämiselle.

Tutkimuksessaan Hares ym. (2010) havaitsivat, että vaikka yksilöt tunnistivat lentämisen olevan yksi heidän yleisimpiä ilmastonmuutosta edistäviä tekojaan, kukaan vastanneista ei sanonut puuttuvansa asiaan mitenkään, kuten esimerkiksi vähentävänsä lentämistä tai käyttävänsä vaihtoehtoisia kulkuneuvoja. Tutkimukseen osallistujat tunnistivat matkustamisen matkakohteeseen ja sieltä pois, mikä usein tapahtuu lentämällä, olevan heidän lomamatkojensa merkittävin ilmastonmuutosta kiihdyttävä tekijä. Siitä huolimatta, että (lento-)matkustamisen tiedettiin olevan ympäristölle haitallista, ei yksikään tutkimukseen osallistujista maininnut ilmastovaikutuksia asiaksi, jota he miettivät matkaa suunnitellessaan. Osa osallistujista koki myös, että heidän kannatti matkustaa enemmän nyt, kun se on suhteellisen halpaa ja helppoa, sillä tulevaisuudessa se ei ehkä onnistu yhtä helposti ilmastonmuutoksen takia. Myös Árnadóttir ym. (2021) havaitsivat, ettei yksikään heidän tutkimuksensa osallistujista ollut valmis lopettamaan lentämistä. Lentämistä oikeutettiin kuudella eri tavalla, jotka olivat: vastuun siirtäminen, kompensoiva toiminta, tiedon puute, vaihtoehtojen puute, hyödyt voittavat haitat sekä päästöhyvitys. Onkin esitetty, että kuluttajien käyttäytymisen muuttaminen saattaa olla suurin haaste matkailun hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä (McKercher ym. 2010: 313).

Hares ym. (2010) esittävät kolme muuria, jotka ovat esteenä matkustuskäyttäytymisen muutokselle. Ne ovat lentämisen vaihtoehtoisten kulkuneuvojen hylkääminen, haluttomuus muuttaa matkustuskäyttäytymistä ja vastuun siirtäminen toisille. Ensimmäinen muuri matkustustapojen muuttamiselle on vaihtoehtoisten kulkuneuvojen hylkääminen. Ulkomaanmatkoilla lentäminen nähdään helposti ainoana varteenotettavana

vaihtoehtona ja usein muita kulkuneuvoja ei edes harkita (Hares ym. 2010: 469–470). Esimerkiksi junat koettiin liian hitaina ja kalliina. Rautatieliikenne kuitenkin tuottaisi vain yhden neljäsosan hiilidioksidipäästöjä matkustajakilometriä kohden verrattuna lentoliikenteeseen (McKercher ym. 2010). Junat voivat olla vielä tätä huomattavasti vähäpäästöisempiä, jos ne kulkevat uusiutuvista energialähteistä tuotetulla sähköllä (BBC 2019). Matkustuskäyttäytymisen muuttaminen vaatiikin houkuttelevia ja kohtuuhintaisia vaihtoehtoja lentämiseen (Jacobson ym. 2020).

Toinen muuri on haluttomuus muuttaa matkustuskäyttäytymistä. Vaikka lentomatkailun vaikutuksista ja kasvihuonekaasupäästöistä ollaan yleisellä tasolla yhä enemmän huolissaan, ihmiset ovat haluttomia muuttamaan matkustustottumuksiaan (Cohen ym. 2011). Esimerkiksi Cohenin ym. (2011) tutkimuksessa osallistujat osoittivat huolta lentämisen ympäristöhaittoja kohtaan, mutta olivat haluttomia muuttamaan matkailukäyttäytymistään.

Kolmas muuri on vastuun siirtäminen. Yleinen suhtautumistapa lentomatkailun päästöihin on omien tekojensa merkityksen vähättely ja vastuun siirtäminen toisille tahoille (Cohen ym. 2011; Hares ym. 2010). Usein vastuuta ja oman matkailun merkitystä vähätellään, kielletään tai vain jätetään huomioimatta. Hares ym. (2010) havaitsivat tutkimuksessaan, että vastaajat näkivät yksilöillä olevan hyvin vähän vaikutusta ilmastonmuutokseen positiivisesti tai negatiivisesti vaan vastuu nähtiin olevan päättäjillä, liike-elämässä ja kansainvälisellä tasolla. Tämä ajattelutapa toimii muurina toiminnan muuttamiselle. Yleistä oli myös ajatella, ettei omat teot ole merkittäviä, sillä vaikka henkilö itse ei lentäisi, joku toinen tekisi sen hänen puolestaan. Erityisesti tutkimuksen eläkeläisten ryhmän yleisin näkemys oli, että oma matkustaminen ei vaikuta ilmastonmuutokseen, koska sen vaikutukset ovat niin merkityksettömiä. Omaa lentomatkustamista voidaan oikeuttaa myös vertaamalla omaa matkustuskäyttäytymistä henkilöihin, jotka lentävät huomattavasti enemmän, ja monista tuntuu vaikealta ajatella rajoittavansa lentämistään, kun muut eivät tee samaa (Árnadóttir ym. 2021). Suurimmalle osalle ihmisistä on vaikeaa tehdä suuria elämäntavan muutoksia perustuen vapaaehtoisuuteen, jos ulkoiset tekijät eivät tue tätä tai ovat jopa ristiriidassa muutoksen kanssa (McKercher ym. 2010: 301). Myös Becken (2007: 360) havaitsi tutkimuksessaan, että vastuu lentomatkailun kestävyuden lisäämisestä nähdään olevan hallituksilla ja kansainvälisillä organisaatioilla. Samaan aikaan on kuitenkin epäluuloja hallitusten toimintaa kohtaan, esimerkiksi siitä, menevätkö ympäristöveroina maksetut rahat oikeaan tarkoitukseen. Vastuun siirtäminen voi myös viivästyttää toimintaa (Árnadóttir ym. 2021).

Ihmisten kokemat tekoihin liittyvät ympäristöhaitat näyttävät olevan riippuvaisia siitä hyödystä, jonka teon tekijä siitä saa (Becken 2004: 340). Jos teko, kuten lomamatka, hyödyttää tekijää, esimerkiksi antaa hyvän olon ja tyytyväisyyttä, sen haitat koetaan helposti pienemmiksi kuin, jos teko ei tuottaisi tekijälleen henkilökohtaista hyötyä. Silloin sen ympäristöhaitat havainnoitaisiin helpommin suuremmiksi. McKercher ym. (2010) taas havaitsivat tutkimuksessaan, kuinka ne ihmiset, jotka matkustivat vähiten, olivat kaikkein valmiimpia vähentämään lentämistä ja matkustamaan paikallisemmin. Tämä tulkittiin niin, että koska he lentävät vähemmän, eivät he jossain mielessä menettäisi yhtä paljon kuin tiheään lentävät.

Kuluttajilla on mahdollisuus ostaa lennon yhteydessä päästöhyvitys, jota useat lentoyhtiöt tarjoavat matkustajilleen. Päästöhyvityksillä voidaan kompensoida lentämisen aiheuttamia päästöjä. Suhtautuminen näihin hyvityksiin ei kuitenkaan ole ongelmatonta, vaan osa ihmisistä on epäluuloisia näitä hankkeita kohtaan (Hares ym. 2010: 471). Päästöhyvitykset jättävät vastuun kuluttajalle, kun taas kuluttajat kokevat yhtiöiden olevan paljon suuremmassa vastuussa ympäristöasioista ja ilmastomuutoksen hillitsemisestä. Vastuun sysääminen kuluttajille nähdään ongelmallisena ja riittämättömänä toimenä päästöjen vähentämiseksi, ja päästöhyvitykset saavat osaltaan kritiikkiä myös läpinäkyvyyden puutteesta (Higham ym. 2014b). Cohen ym. (2011: 1082) ovatkin esittäneet, että vapaaehtoiset päästöhyvitykset tarjoavat matkustajille psykologisia strategioita unohtaa syyllisyys lentomatkamisesta. Hyvitykset eivät palvele tarkoitustaan, jos niitä käytetään oikeuttamaan lentomatkojen lisääntymistä (Gössling ym. 2009).

Vapaus matkustaa on iskostunut monien matkustajien mieleen, ja ajatus sen rajoittamisesta koetaan mahdottomana hyväksyä, erityisesti ihmisillä, jotka matkustavat paljon (Becken 2007). Hares ym. (2010: 470) huomasivat tutkimuksessaan, että ajatus hallitusten asettamista keinoista yksilön lentomatkojen määrien rajoittamiseksi otettiin erittäin negatiivisesti vastaan, koska sen nähtiin rajoittavan yksilönvapautta liikaa. Lentojen suurempi verottaminen nähtiin hyvin negatiivisena sekä, mutta hieman siedettävämpänä kuin yksiselitteiset rajoitukset. Erityisesti tutkimuksen osallistujat, jotka kokivat pystyvänsä maksamaan lentojen korkeammat hinnat ja täten jatkamaan matkustuskäyttämistään entiseen tapaan, olivat hieman myönteisempiä tätä ajatusta kohtaan. Tämä viittaa siihen, ettei verotus olisi riittävä tekijä matkustuskäyttämisen muuttamiseksi.

Vaikuttaa siltä, että vapaaehtoiset keinot lisätä lentomatkojen kestävyyttä ja muuttaa matkustuskäyttämistä eivät ole tarpeeksi, vaan vaaditaan paljon ja monipuolisesti erilaisia tapoja päästöjen vähentämiseksi (Higham ym. 2014a, Gössling & Dolnicar 2022: 8).

Ymmärrys lentämisen ongelmista voi johtaa päätökseen vähentää tai lopettaa lentomatkat, mutta usein tämän päätöksen tielle tulee lentämisestä saatu henkilökohtainen hyöty sekä poliittinen ja yhteiskunnallinen järjestys, joka tukee lentomatkat (Jacobson ym. 2020). Tarvitaan toimia monilla eri tahoilla, jotta yksilöitä saadaan vähentämään lentämistä. O'Brien ja Sygna (2013) kuvaavat kolme tasoa, jotka tarvitaan muutokseen kestävyuden lisääntymiseksi. Nämä ovat käytännön taso, politiikan taso ja henkilökohtainen taso. Jotta matkat voi muuttua kestävämmäksi käytännön tasolla, vaatii se ensin rakenteiden muuttumista politiikan tasolla, mikä taas edellyttää usein yksittäisten ihmisten ja ryhmien asenteiden ja arvojen muuttumista.

Vaikka matkat on yhä lisääntynyt huolimatta sen hälyttävistä ympäristövaikutuksista, on sen herättämällä keskustelulla kuitenkin ollut jotain vaikutusta. Vähitellen runsasta lentämistä on alettu pitää osin sosiaalisesti epähyväksyttävänä (Randles & Mander 2009). Osa ihmisistä kokee syyllisyyttä lentämisestä (Cohen et al. 2011) ja on syntynyt käsitteitä kuvaamaan näitä tuntemuksia, kuten lentäjien dilemma ja lentohäpeä, joita käsitellään enemmän myöhemmin. Näiden käsitteiden synty todistaa osaltaan sosiaalisten normien muuttumista. Siirtymää lentämisen vähenemiseen on näkyvissä (Jacobson ym. 2020). Henkilöt, jotka onnistuvat vähentämään tai lopettamaan lentämisen, kokevat voimakasta vastuuta ilmastonmuutoksesta ja aiheuttamistaan kasvihuonekaasupäästöistä ja he onnistuvat erottamaan itsensä yhteiskunnan normeista (Büchs 2016). Aikaisemmalla tutkimuksella on myös näyttöä siitä, kuinka matkat voi muuttaa nuorten ja opiskelijoiden käsitystä ilmastonmuutoksesta ja lisätä heidän kestävyysajatteluaan (Landon ym. 2019).

Cohen ym. (2011) esittävät, kuinka lentomatkat voi olla jopa addiktoivaa. Siitä on joillain ihmisillä tullut ylenmääräistä, muistuttaen ikään kuin matkojen 'ahmimista' (binge flying). Ihmiset voivat saada mielihyvää matkustamisesta ja matkojen suunnittelusta, ja näin voidaan päätyä kierteeseen, jossa matkan päätyttyä aletaan heti suunnittelemaan ja varaamaan seuraavaa. Tiheään tapahtuvaa lentämistä voitaisiinkin tarkastella siihen mahdollisesti sisältyvän sosiaalisen riippuvuuden kautta (Cohen & Higham 2011).

Yhtenä esteenä sitoutumiselle vähäpäästöisempään elämäntapaan nähdään niin sanottu vapaamatkustajaefekti (free-rider effect) (Lorenzoni ym. 2007). Vapaamatkustajaefektillä tarkoitetaan tilannetta, jossa pidättäydytään toimimasta tai kiinnostumasta asiasta, koska on tunne, että kukaan muukaan ei tee niin. Voi tuntua vaikealta tai vastahakoiselta muuttaa omaa käyttäytymistään, kun koetaan, etteivät kanssaihmiset seuraa perässä. Yksi syy olla lopettamatta lentomatkat voi siis olla kokemus siitä, ettei halua luopua lentämisestä, kun muut ihmiset eivät kuitenkaan tekisi samoin. Árnadóttir ym.



(2021) uskovat, että huolta vapaamatkustajaefektistä voidaan heikentää asettamalla kaikille henkilökohtaiset hiilibudjetit, jolloin kenestäkään ei pitäisi tuntua siltä, että muuttamalla tapojaan ympäristöystävällisemmiksi uhraa jotain omasta elämästään, samalla kun toiset eivät tee tätä muutosta.

#### **4. Epäjohdonmukaisuus asenteiden ja toiminnan välillä**

Artikkelissaan "The Guardian" -lehteen Rosenthal (2010) puhuu lentäjien dilemmasta (flyers' dilemma). Termillä viitataan jännitteeseen ja ristiriitaan, joka syntyy lentämisen tarjoamista henkilökohtaisista hyödyistä ja tämän käyttäytymisen ilmastonmuutosta edistävästä seuraamuksista. Tämä käsite on erittäin oleellinen tässä tutkimuksessa, sillä sen kuvaamaa ristiriitaa näkyy aiemmin tehtyjen tutkimusten tuloksissa ja odotuksena oli, että lentäjien dilemman on voimakkaasti esillä myös tämän tutkimuksen tuloksissa. Lentohäpeä puolestaan kuvaa tilannetta, jossa lentomatkamisen ilmastoseuraamukset herättävät epämiellyttävän tunteen yksilössä tai laajemmassa yhteisössä (Gössling ym. 2020: 1). Tämä on seurausta siitä, että lentomatkailijat ovat kasvavassa määrin huolissaan lentojensa vaikutuksesta ilmastoon. Lentohäpeän käsitteen synty ja leviäminen viittaa siihen, että lentämisen välttämättömyyttä, oikeutusta ja haluttavuutta kyseenalaistetaan ainakin jossain määrin.

Eri sosiaalipsykologian teoriat pyrkivät selittämään ihmisten käyttäytymistä, kuten teoria suunnitellusta käyttäytymisestä (Ajzen 1991). Tämä teoria esittää, että asenne vaikuttaa käyttäytymiseen. Kuitenkin puhuttaessa ympäristölle kestävästä käyttäytymisestä, positiivinen asenne ei ennusta onnistuneesti kestävästä matkailukäyttäytymistä (Juvan & Dolnicar 2014). Turisteilla on havaittavissa selkeää katkonaisuutta ja epäjohdonmukaisuutta heidän ympäristöön liittyvien asenteidensa ja matkailukäyttäytymisensä välillä (attitude-behaviour gap) (Juvan & Dolnicar 2014; Bergin-Seers & Mair 2009). Vaikka henkilö tiedostaisi matkailun ympäristöongelmat, ja matkailu sotisi hänen vihreitä arvojaan vastaan aiheuttaen syyllisyyden tunnetta, ei sillä useassa tapauksessa kuitenkaan ole vaikutusta matkailukäyttäytymisen muuttamiseksi. McKercher ym. (2010: 300) tiivistivätkin, että vaikka olemme tietoisia ihmisen aiheuttamista vahingollisista vaikutuksista ympäristölle, olemme silti haluttomia tai kykenemättömiä muuttamaan toimintaamme näiden vaikutusten vähentämiseksi.

Asenteiden ja käyttäytymisen eroaminen näkyy esimerkiksi Juvanin ja Dolnicarin (2014) tutkimustuloksissa, joissa he havaitsivat osallistujilla kognitiivista dissonanssia. Kognitiivinen dissonanssi tarkoittaa tilannetta, jossa henkilöllä on ristiriitaa

hänen kahden tai useamman kognitionsa, kuten asenteen, käsityksen, käyttäytymisen tai tunteen, välillä (Festinger 1957). Dissonanssin olemassaolo johtaa tarpeeseen vähentää sitä sekä välttää sen kasvamista. Matkustamiseen liittyen kognitiivista dissonanssia ilmenee muun muassa jännitteenä matkailijoiden positiivisten ympäristöasenteiden ja käytännön matkailutapojen välillä (Juvan & Dolnicar 2014). Matkailun suhteen kognitiivista dissonanssia vähennetään useammin muuttamalla asenteita, ei käyttäytymistä (Jacobson ym. 2020). Juvan ja Dolnicar (2014) havaitsivat, kuinka tätä ristiriitaa asenteiden ja käyttäytymisen välillä pyrittiin ratkaisemaan eri tavoin. Keinoja tähän havaittiin olevan esimerkiksi seuraamusten kieltäminen, alaspäin vertaaminen (voisi toimia vielä huonommin), vastuun kieltäminen ja/tai siirtäminen, kontrollin kieltäminen (esimerkiksi resurssien puutteen takia), erityistilanteeksi käsittäminen ja hyötyjen kautta kompensointi. Näitä uskomuksia käytetään pääsemään eroon kognitiivisen dissonanssin epämiellyttävästä tilanteesta ja oikeuttamaan matkailu.

## **5. Tutkimusaineisto ja -menetelmät**

### 5.1. Tutkimusaineisto

Tutkielmaan sisältyy empiirinen osio, jonka aineiston hankinta toteutettiin teemahaastatteluin. Empiirinen tutkimus on havainnoivaa, kokemukseen perustuvaa, ja siinä tutkimusaineisto antaa avaimet tähän maailman havainnointiin (Vuori 2021). Käytettävät aineistot, tämän tutkimuksen tapauksessa kerätty haastatteluaineisto, voidaan käsittää olevan näytteitä todellisuudesta, esimerkiksi siitä kuinka ihmiset toimivat, mitä he ajattelevat tai miten yhteiskuntaa rakennetaan. Aineiston hankintaa suunniteltaessa huomioidaan, että sen tarkoitus on auttaa tutkijaa rakentamaan käsitteellistä ymmärrystä tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä (Eskola & Suoranta 1998: 47).

Tutkielman empiirinen aineisto kerättiin yhteensä kymmenestä haastattelusta. Haastatteluaineisto kerättiin syksyn 2022 aikana. Empiirisen tutkimuksen kohdejoukko on Oulun yliopiston opiskelijat. Haastattelut tehtiin suomen kielellä, mikä osaltaan rajasi haastateltavaa joukkoa. Kaikki haastateltavat kuuluivat ikäryhmään 20–29 vuotta. Haastateltavia tavoiteltiin pääasiassa sosiaalisen median sivustojen Instagramin ja Facebookin kautta niillä julkaistujen haastattelukutsujen välityksellä. Vähäinen tavoittaminen ja ilmennyt kiinnostus johti siihen, että joitain haastateltavia lähestyttiin haastattelukutsun kanssa suoraan viestillä. Otanta on valikoitunut paljolti sen mukaan, kenet haastattelukutsu sosiaalisessa

mediassa tavoitti ja ketkä olivat kiinnostuneita osallistumaan haastatteluun. Pyrkimyksenä oli saada opiskelijoita eri tieteenaloilta osallistumaan, ja tässä onnistuttiin. Neljä haastatteluun osallistunutta kuuluivat luonnontieteelliseen tiedekuntaan, kaksi humanistiseen tiedekuntaan, kaksi teknilliseen tiedekuntaan ja kaksi kauppatieteiden tiedekuntaan. Haastateltavista enemmistö eli kahdeksan olivat naisia ja kaksi osallistujaa oli miehiä. Koska otanta on tutkimuksessa pieni, niin kuin se usein on laadullisissa tutkimuksissa, on ensiarvoisen tärkeää pyrkiä analysoimaan otantaa ja siitä saatuja tuloksia perusteellisesti (Eskola & Suoranta 1998). Tutkimus ei ole yleistämiseen pyrkivää.

Haastattelukysymykset pyrittiin muotoilemaan mahdollisimman neutraaleiksi, ja välttämään niillä johdattelua. Myös kysymysjärjestykseen kiinnitettiin paljon huomiota samasta syystä. Ennen varsinaista aineistonkeruuta, haastattelurunko testattiin kahdella koehaastattelulla, mikä johti vielä muutaman kysymyksen karsimiseen ja muokkaamiseen. Haastattelurunko (Liite 1.) koostuu reilusta kahdestakymmenestä kysymyksestä, joita seurattiin pääasiallisesti, muttei täsmällisesti. Teemahaastattelun muodosta olisi voinut hyötyä vielä enemmän, jos sen suomaa vapautta olisi osattu hyödyntää haastattelutilanteessa paremmin. Kuitenkin kokemattomuus haastattelemisesta johti haastattelurungon pääsääntöiseen seuraamiseen, mutta antoi vapautta kysymysten esittämiseen. Haastatteluista kahdeksan pidettiin kasvotusten ja kaksi etänä internetin kokous- ja puheluvivustojen välityksellä. Kaikki haastattelut nauhoitettiin äänitiedostoiksi. Haastattelut olivat pituudeltaan noin 10–40 minuuttia, mutta keskimääräinen kesto oli noin 15 minuuttia.

Haastatteluja lainattaessa vastaajia tullaan käsittelemään numeroin (haastateltava 1, haastateltava 2 ja niin edelleen). Haastateltavan numeron yhteydessä esitetään kirjain M (mies) tai N (nainen) ja numerona haastateltavan ikä. Haastatteluista ei havaittu, että yksikään kirjattu taustatieto ennustaisi vastauksia tai loisi samantapaista trendiä. Tämä saattaa osaltaan johtua pienestä otannasta, osittain taustatietojen luonteesta. Kun otanta oli näin pieni, päätettiin olla yrittämättä tehdä johtopäätöksiä taustatietojen ja vastausten suhteista, koska tällaiset tulkinnat olisivat epäluotettavia. Myös haastateltavien epätasainen jakautuminen sukupuolten välillä tekisi mahdottomaksi tarkastella tuloksia luotettavasti sukupuolen kautta. Otannan pienuus tekee mahdottomaksi sanoa, voisiko tiedekunnalla olla vaikutusta tuloksiin. Kuitenkin kun opiskelijoita oli useammasta eri tiedekunnasta, haastattelutuloksilla oli potentiaalia olla monipuolisempia.

## 5.2. Tutkimusmenetelmät

Empiiriseen tutkimukseen liittyvät tutkimuskysymykset käsittelevät opiskelijoiden suhtautumista, asenteita, näkemyksiä ja käyttäytymistä erityisesti lentomatkailuun liittyen, mutta myös yleisesti matkailuun sekä ilmastonmuutokseen. Nämä, suhtautuminen, näkemykset ja niin edelleen, ovat kaikki hyvin henkilökohtaisia ja subjektiivisia asioita. Tutkittavien teemojen vuoksi tutkimus tehtiin laadullisena tutkimuksena. Tämä mahdollisti syvällisemmän ymmärryksen saavuttamisen tutkimukseen osallistujien henkilökohtaisista asenteista, mielipiteistä, suhtautumisesta sekä siitä, mikä lopulta saa heidät toimimaan tietyllä tavalla. Eskola ja Suoranta (1998: 44) tiivistävät laadullisen tutkimuksen tarkoitusta: “Kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei pyritä tilastollisiin yleistyksiin vaan pyritään kuvaamaan jotakin tapahtumaa, ymmärtämään tiettyä toimintaa tai antamaan teoreettisesti mielekäs tulkinta jostakin ilmiöstä.” Merkitykset ja syvälinen ymmärtäminen ovat hyvin keskeisiä laadullisessa tutkimuksessa. Laadullista tutkimusta tehtäessä onkin hyvä pitää mielessä, että siitä saatuja tuloksia ei tule yleistää liikaa (Eskola & Suoranta 1998). Tutkimuksen tarkoituksena on pyrkiä tulosten objektiiviseen tarkastelemiseen, mutta kirjoittajan on syytä olla tietoinen omista mielipiteistään ja arvoistaan. Tehdyn laadullisen tutkimuksen tavoitteena oli siis pyrkiä saamaan mahdollisimman hyvä ymmärrys siitä, millaisena haastateltavat kokevat lentomatkailun ja kuinka nämä kokemukset välittyvät käyttäytymiseen.

Empiirinen tutkimus tehtiin haastattelujen muodossa, sillä se antoi toivottua joustavuutta, jota esimerkiksi kysely ei olisi antanut. Kysymiseen perustuva aineistonkeruumenetelmä on soveliaa, kun tutkitaan erilaisia aikomuksia käyttäytyä tietyllä tavoin (Tuomi & Sarajärvi 2018: 83), mikä toteutettiin tässä tutkimuksessa haastatteluina. Haastattelut palvelevat myös tarkoitusta saada mahdollisimman paljon tietoa haastateltavalta halutusta asiasta (Tuomi & Sarajärvi 2018). Haastattelut tehtiin temahaastatteluina, sillä se antoi haastatteluihin suurempaa vapautta kuin esimerkiksi puolistrukturoitu haastattelu olisi antanut. Kaikkein keskeisintä temahaastatteluissa on, että niissä keskitytään tiettyihin teemoihin ja haastattelu etenee niiden ehdoilla (Hirsjärvi & Hurme 2008: 48). Hirsjärven ja Hurmeen (2008) mukaan temahaastattelussa oleellista on haastateltavan asioille antamat merkitykset ja hänen tulkintansa asioista. Tämä tutkimus pyrki valottamaan ihmisten suhtautumista ja mielipiteitä, mitkä eivät aina ole selkeitä edes ihmisille itselleen. Tämän vuoksi vapaampi haastattelumuoto antoi mahdollisuuden saada laajempia vastauksia ja syvällisempää ymmärrystä halutuista asioista. Haastattelu koostui käytännössä pelkistä avoimista kysymyksistä, mutta muutama kysymykseen pystyi vastaamaan myös kyllä tai ei. Avointen kysymysten tarkoituksena on rohkaista haastateltavaa luonnehtimaan ja kuvailemaan käsiteltävää aihetta (Altinay & Paraskevas 2008: 108), tämän tutkimuksen

tapauksessa lentomatkailuun liittyviä asenteita, mielipiteitä ja toimintatapoja. Avoimet kysymykset auttavat vähentämään haastattelijan vaikutusta haastateltavien vastauksiin, eikä haastateltava silloin yhtä helposti vastaa niin kuin hän olettaa niin sanotun oikean vastauksen olevan (McKercher ym. 2010: 303). Kuitenkin koska haastattelutilanne oli vapaampi, oli eriarvoisen tärkeää, että haastatteluissa kiinnitettiin erityistä huomiota siihen, ettei haastattelija johdatellut haastateltavaa.

Haastatteluja varten laadittiin kysymykset, jotka haastateltavilta kysyttiin, mutta niiden suhteen voitiin joustaa. Koehaastatteluista saatiin hieman käsitystä siitä, miten haastattelukysymykset toimisivat käytännössä, oliko niissä jotain epäselvyyttä tai haastavuutta, jota voitaisiin hioa ja oliko niissä turhia, tutkimusta palvelemattomia kysymyksiä. Tämän perusteella haastattelurunkoa muokattiin, jonka jälkeen tutkimuksessa siirryttiin varsinaisiin haastatteluihin. Kaikki keskeiset asiat käytiin läpi jokaisessa haastattelussa, ja riippuen millaisia vastauksia haastateltavalta saatiin, voitiin myös kysyä tarkentavia lisäkysymyksiä, jotta vastauksia saatiin mahdollisimman hyvin ja kattavasti. Tulosten analyysia aloitettiin jo aineistonkeruun vaiheessa. Hirsjärvi ja Hurme (2008: 136) kirjoittavatkin analyysin usein alkavan jo haastattelutilanteessa, kun haastattelija tekee havaintoja tutkittavista ilmiöistä ja niiden toistuvuudesta jo haastattelujen aikana. Aineiston keruun ja litteroinnin jälkeen käytettiin aikaa aineiston lukemiseen kokonaisuutena.

Haastattelut tallennettiin nauhoittamalla, jonka jälkeen ne purettiin auki kirjoittamalla ne tekstiksi. Tutkimuksen litterointi tehtiin koko haastatteludialogin pohjalta. Litterointi tehtiin mahdollisimman tarkasti sanasta sanaan, mutta siihen ei merkitty taukoja tai äänenpainoja, koska niille ei nähty tarvetta. Hirsjärven ja Hurmeen (2008: 143) mukaan keskeiset osat laadullisen aineiston käsittelyssä ovat analyysi ja synteesi. He kirjoittavat: ”Analyysissa eritellään, luokitellaan aineistoa, synteessissä pyritään luomaan kokonaiskuvaa ja esittämään tutkittava ilmiö uudessa perspektiivissä.” Litteroinnin jälkeen aineisto analysoitiin sisällönanalyysin keinoin mukaillen Tuomea ja Sarajärveä (2018). He kirjoittavat sillä tarkoitettavan ”pyrkimystä kuvata dokumenttien sisältöä sanallisesti” (Tuomi & Sarajärvi 2018: 119). Pohja analyysin tekemiselle on aineiston kuvailu, ja tutkija tekee valintoja päättäessään, mitä on oleellista kuvata ja kuinka tarkasti raportoidessaan tuloksia (Hirsjärvi & Hurme 2008: 145). Analyysin kolme vaihetta ovat aineiston pelkistäminen (redusointi), ryhmittely (klusterointi) ja käsitteellistäminen (abstrahointi) (Tuomi & Sarajärvi 2018). Tämän jälkeen tuloksia vielä tulkittiin kokonaisvaltaisemman kuvan saamiseksi tutkittavasta ilmiöstä.

Kerätty aineisto luokiteltiin. Tämä tehtiin tunnistamalla haastatteluista läpikäytyt teemat, etsien niitä kuvaavia ilmaisuja ja merkitsemällä ne ylös siten, että niiden analysointi ja vertaaminen eri haastateltavien välillä sujui mahdollisimman helposti. Oleellista on, että järjestellessään haastatteluvastauksia teemoittain, tutkijan täytyy löytää vastausten olennainen sisältö (Hirsjärvi & Hurme 2008: 142). Kun tutkimukselle merkitykselliset ilmaukset oli tunnistettu ja merkitty, ne pelkistettiin. Tämä tarkoitti keskittymistä tutkimuksen kannalta vain olennaiseen aineistoon, ja siitä kirjoitettiin ylös yksinkertaisia pelkistyskäsitteitä, ”raakahavaintoja”, jotta aineisto saatiin rajattua paremmin hallittavaksi kokonaisuudeksi. Pelkistystä jatkettiin karsimalla havaintojen määrää yhdistelemällä niitä yhteisten piirteiden mukaan. Kun aineisto oli tiivistetty ja luokiteltu, tehtiin sen pohjalta tulkintaa tutkittavasta ilmiöstä eli tämän tutkimuksen tapauksessa suhtautumisesta lentomatkailuun. Haastatteluiden tuloksia ja aikaisempaa tutkimuskirjallisuutta käytettiin tässä tutkimuksessa yhdistellen ja verraten.

Tutkimus nojaa interpretivistiseen tieteenfilosofiaan. Interpretivismi pyrkii näkemään maailman tutkittavien yksilöiden tavalla, heidän silmiensä kautta (Greener 2008: 17). Tämä tarjoaa monta mahdollista todellisuutta yhden ainoan, absoluuttisen todellisuuden sijaan. Interpretivistit käsittävätkin olemassa olevan monta, sosiaalisesti rakentunutta todellisuutta ja he keskittyvät yksittäisiin ja uniikkeihin asioihin hahmottaakseen ja ymmärtääkseen tulkittuja merkityksiä (Decrop 1999: 157). Mead (1936: 29) esitti, että jos asiaa ei tunnusteta totuudeksi, ei se myöskään toimi siinä yhteisössä totuutena. Hänen mukaansa asia on ymmärrettävä totuutena, jotta sen mukaan voidaan toimia. Esimerkiksi, jos jokin ryhmä ihmisiä kokee, ettei heidän tekemillään lentomatkoilla ole merkitystä ilmastonmuutokselle, tämä on heidän todellisuutensa, heille totta, ja tällöin heillä ei ole syytä muuttaa matkustuskäyttäytymistään. Heidän pitäisi ensin tiedostaa ja sisäistää se, että heidän valinnoillaan ja teoillaan on merkitystä, ennen kuin he voisivat toimia tämän ymmärryksen mukaan.

## **6. Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailuun, sen ilmastovaikutuksiin ja tulevaisuuteen**

Haastatteluista saatu aineisto analysoitiin sisällönanalyysin keinoin. Litteroituun haastatteluaineistoon syvällisen tutustumisen jälkeen se pelkistettiin, eli siitä karsittiin epäolennaiset asiat pois. Aukikirjoitetusta haastatteluaineistosta värjättiin samaa tarkoittavia ilmaisuja tai avainsanoja, jolloin aineiston oleellinen sisältö saatiin pelkistettyä. Esimerkiksi

työssä olleita pelkistettyjä ilmauksia liittyen haastattelun aiheeseen ovat *haluttomuus muuttaa matkailutottumuksia, ekologinen kalliimpaa, helppous, matkustaminen tekee hyvää, itsekkyyys ja ei halua luopua*. Pelkistetyillä ilmauksilla voidaan kuvata tiivistetysti haastattelujen sisältö ja niissä esiintyvät tutkimukselle oleelliset asiat.

Vastaavanlaiset pelkistetyt ilmaukset listattiin. Listasta etsittiin samankaltaisuuksia ja eroja, ja niiden perusteella ilmaukset ryhmiteltiin. Näistä tehdyistä ryhmistä muodostettiin alaluokkia, jotka nimettiin kuvaamaan luokan sisältöä. Luokittelua jatkettiin ryhmittelemällä alaluokat yläluokkiin ja yläluokat edelleen pääluokkiin. Ryhmiteltäessä luokkia toistensa alle tehdään samalla käsitteellistämistä, kun luokkia nimetään, ja siten siirrytään alkuperäisistä ilmauksista teoreettisiin käsitteisiin. Kaikista luoduista pääluokista niitä yhdistäväksi luokaksi ja aineistoa kokoavaksi ilmaisuksi muodostui ”Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailuun, sen ilmastovaikutuksiin ja tulevaisuuteen”.

Aineistosta saadut tulokset käytiin läpi luotujen luokkien kautta. Pelkistetyt ilmaukset listattiin näkyviin sen alaluokan, joka niistä on muodostettu, yhteyteen. Luokittelusta on tehty kaksi kokoavaa taulukkoa, joista ensimmäisessä (Taulukko 1.) on lueteltu alaluokat ja niistä muodostuvat yläluokat. Alaluokkia on yhteensä 23 ja yläluokkia seitsemän. Toisessa taulukossa (Taulukko 2.) on listattu yläluokat ja niistä muodostuvat neljä pääluokkaa sekä kaikkia luokkia sitova yhdistävä luokka.

Taulukko 1. Muodostetut alaluokat ja niistä syntyneet yläluokat.

Alaluokka	Yläluokka
Kulkuneuvot	Lentokone kulkuneuvona
Kokemus kalleudesta	
Lentämisen hyvät puolet	
Lentämisen huonot puolet	
Lentämisen korvattavuus	
Lentämisen ympäristöhaitat	Lentämisen ilmastohaitat
Lentämisen vaikutus ilmastonmuutokseen	
Huoli lentämisen ilmastovaikutuksista	
Vastuu lentämisen ympäristöhaitoista	
Lentämisen rajoittaminen	Lentämisen rajoittaminen
Päästöhyvityspalvelut	

Suurempi verotus	
Henkilökohtainen hiilibudjetti	
Paras tapa rajoittaa lentämistä	
Tulevaisuuden matkailu	Tulevaisuus
Oma tulevaisuuden matkailu	
Matkustuskäyttäytymisen muuttaminen	Matkustuskäyttäytymisen muutos
Haluttomuus muuttaa matkailutottumuksia	
Valintojen merkitys	
Matkustamisen vetovoimatekijät	Matkustamisen vetovoima
Kaipuu matkustaa	
Ilmastokysymysten vaikutus kulutukseen	Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen
Ilmastokysymysten vaikutus matkustamiseen	

Taulukko 2. Yläluokat, pääluokat sekä yhdistävä luokka. Luokat ”Matkustamisen vetovoima” ja ”Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen” ovat yhtä aikaa sekä yläluokkia, että pääluokkia.

Yläluokka	Pääluokka	Yhdistävä luokka
Lentokone kulkuneuvona	Lentäminen matkustusmuotona	Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailuun, sen ilmastovaikutuksiin ja tulevaisuuteen
Lentämisen ilmastohaitat		
Lentämisen rajoittaminen		
Tulevaisuus	Tulevaisuuden matkailu	
Matkustuskäyttäytymisen muutos		
Matkustamisen vetovoima	Matkustamisen vetovoima	
Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen	Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen	

### 6.1. Lentäminen matkustusmuotona

Pääluokka ”Lentäminen matkustusmuotona” on laaja. Se pitää sisällään yläluokat ”Lentokone kulkuneuvona”, ”Lentämisen ilmastohaitat” sekä ”Lentämisen rajoittaminen”. Nämä kolme yläluokkaa puolestaan sisältävät kukin neljästä viiteen alaluokkaa. Tämä pääluokka valottaa



haastateltavien suhtautumista lentämiseen kulkumuotona, pureutuu siihen, kokevatko he lentämisen ongelmalliseksi ilmastonmuutoksen kannalta, sekä pohtii, pitäisikö lentämistä rajoittaa, ja jos kyllä, niin millä keinoilla.

### *6.1.1. Lentokone kulkuneuvona*

Tämä yläluokka käsittää sen, millaisena kulkuneuvona haastateltavat kokevat lentokoneen ja millainen matkustamiskokemus lentäminen heille on. Lisäksi tarkastellaan lentämisen hyviä ja huonoja puolia, sekä sitä, onko sille vartenotettavia vaihtoehtoisia matkustusmuotoja. Yläluokka on jaettu viiteen alaluokkaan.

#### *Kulkuneuvot*

Pelkistetyt ilmaukset: lentokone, laiva, juna, auto

Kaikki kymmenen haastateltavaa nimesivät lentokoneen kysyttäessä, millä kulkuneuvoilla he matkustavat ulkomaille. Muut esille nostetut kulkuneuvot, jotka olivat juna, auto ja laiva, tulivat mainituiksi kukin viidessä eri haastattelussa. Naapurimaihin oli haastateltavien keskuudessa tavallista mennä maa- tai meriteitse, mutta kaukaisempiin kohteisiin he kertoivat matkustavansa lentämällä. Eräs haastateltava nosti esiin Suomen haasteellisen sijainnin, minkä vuoksi on hankalaa matkustaa naapurimaita kauemmaksi muuten kuin lentäen. Muista poiketen yksi haastateltava ei kuitenkaan enää käytä lentokonetta, vaikka on ennen lentänyt. Vastaukset kertovat lentokoneen hyvin suuresta roolista ulkomaanmatkailussa, ja sen merkityksen kulkuneuvona kasvavan, mitä kaukaisempaan kohteeseen matkustetaan. Matkustettaessa naapurimaihin lentokoneella ei kuitenkaan ole samanlaista hallitsevaa asemaa.

#### *Kokemus kalleudesta*

Pelkistetyt ilmaukset: matkustaminen edullista, matkustaminen kallista

Kun haastateltavilta kysyttiin, oliko heillä kulunut lentämiseen paljon rahaa tai kokivatko he sen kalliina, yhdeksän kymmenestä sanoi, että siihen ei ollut mennyt paljoa rahaa. Useampi mainitsi, että yleensä on ollut mahdollista löytää ja valita edullisia lentoja. Vain yksi haastateltava sanoi suoraan, että lentämiseen on mennyt paljon rahaa. Muut kokivat, että lentäminen on ollut melko halpaa.

”No aika halvallahan ne liput on yleensä saatu. -- Ei mitään suuria summia, että aika halpaahan se on, että ehkä vähän liiankin halpaa.”

Haastateltava 2, M28

Nämä vastaukset kertovat siitä, että haastateltavat eivät koe lentämisen olevan kallista. Tämä viittaa siihen, että lentolippujen hintoja olisi varaa nostaa. Koska haastateltavat suuremmassa määrin kokivat lentämisen olevan suhteellisen halpaa, voidaan ajatella, että pieni hintojen nousu ei vielä juurikaan vaikuttaisi tehtyjen lentomatkojen määrään.

### *Lentämisen hyvät puolet*

Pelkistetyt ilmaukset: nopeus, tunnelma

Ylivoimaisena lentämisen hyvänä puolena haastateltavat kokivat sen nopeuden. Jokainen haastateltava nimesi sen kysyttäessä, mikä lentämisessä on matkustamisen kannalta hyvää. Lentämällä pääsee nopeasti kaukaisempiin kohteisiin, ja muilla kulkutavoilla matkasta tulisi lentämiseen verrattuna kovin monimutkainen. Kysymyksenä nähtiin olevan myös se, onko kaikkiin kohteisiin edes mahdollista päästä maa- ja meriteitse.

”Nopeus. Ja- ja se on ehkä se ainut, nopeus.”

Haastateltava 4, N26

Nopeuden ohella ainoina muina hyvinä puolina lentämisessä mainittiin olevan siihen kuuluva tunnelma ja mahdollisuus katsoa maisemia, sekä yhdelle vastaajalle muut kulkuneuvot aiheuttavat matkapahoinvointia, minkä vuoksi lentäminen on miellyttävämpää. Lentämisessä ei siis juuri nähty muita hyviä puolia kuin sen nopeus ja helppous.

### *Lentämisen huonot puolet*

Pelkistetyt ilmaukset: saasteet, epämukavuus, lentokentällä odotus, pelottavaa

Jokainen haastateltu kertoi lentämisen huonoksi puoleksi saasteet tai ilmastovaikutukset. Tästä kaikilla oli siis hyvin yhtenäinen näkemys, vaikka se toisilla korostuikin voimakkaampana, kun taas toisilla sen nimeämisen yhteydessä oli lievää epävarmuutta tai he käyttivät sen ohella pehmentäviä sanoja, kuten ”vähän” ja ”kai”. Muina huonoina puolina esiin nousi myös se, että vaikka lentäminen haastateltavien keskuudessa nähtiin kiistatta nopeana matkustusmuotona, lentokentälle joutuu varaamaan paljon aikaa ja siellä joutuu

odottamaan paljon. Myös lentokoneiden ahtaus ja epämukavuus mainittiin kolmessa haastattelussa huonona puolena. Haastatteluissa tuli kaksi mainintaa myös liittyen lentopelkoon ja vähäiseen selviytymismahdollisuuteen onnettomuuden sattuessa.

”Se on ympäristöllisesti vähän kyseenalaista. Omasta mielestä.”

Haastateltava 3, M28

”No etenki se niinku ilmastovaikutukset, et nehän on ihan järkyttäviä, ja hyvin kriittinen oon esimerkiksi sitä kohtaan, että voi ilmastokompensoida.”

Haastateltava 7, N28

Saasteet ja negatiiviset vaikutukset ilmastoon nähtiin kaikkein useimmin lentämisen huonona puolena. Lentämisessä koettiin olevan kuitenkin useita muitakin huonoja puolia liittyen matkustusmukavuuteen ja lentokenttiin. Kun näitä tuloksia verrataan lentämisen hyvinä koettuihin puoliin, huomataan, että lentäminen koettiin huomattavasti useammin epämukavana, kuin mukavana.

### *Lentämisen korvattavuus*

Pelkistetyt ilmaukset: junalla/nopeammalla junalla, läheisempiin kohteisiin, ei kauas, autolla, on jo korvannut

Kun haastateltavia pyydettiin kertomaan, voisivatko he korvata lentämisen jollain toisella kulkumuodolla, vastaukset olivat vaihtelevia. Kuten aiemmin on jo ilmennyt, yksi haastateltavista ei enää lentänyt vaan oli korvannut sen muilla tavoilla. Vain yksi haastateltava tyrmäsi suoraan lentämisen korvaamisen ulkomaanmatkoilla. Hän kuitenkin vastasi, että jos matkustaisi esimerkiksi pelkästään Oulusta Helsinkiin, ei välttämättä enää lentäisi vaan käyttäisi sen sijaan junaa. Kaksi haastateltavaa vastasi, että voisivat korvata lentämisen junalla siinä tapauksessa, että junaliikenne parantuisi. Toinen antoi ehdoksi sen, että tulisi nopeampia junia, toinen sen, että Suomesta pääsisi Keski-Eurooppaan helpommin, esimerkiksi Suomenlahden ali Viroon. Loput haastateltavat eli kuusi henkilöä kertoivat, että pystyisivät kuvitella korvaavansa lentämisen läheisempiin kohteisiin muilla kulkuneuvoilla, joista juna mainittiin useimmiten. Moni määritteli korvaamiselle mahdollisen alueen olevan Eurooppa. Kaksi haastateltavaa nosti esiin ajatuksen, ettei lentämistä ole käytännössä mahdollista korvata kaikkiin kohteisiin erityisesti, jos matkustetaan Euroopan ulkopuolelle, ja

sen vuoksi he eivät uskoneet, että voisivat korvata lentämisen, jos matkustaisivat Euroopan ulkopuolelle.

”Voisin, joo kyllä. Vaikka junalla, jos se on jossain Euroopassa.”

Haastateltava 4, N26

”No periaatteessa voisin, joo. Et tavallaan se suunnittelu sitten vaatii vaan enemmän työtä, ja ehkä sitten mä [en] lähtis sitte mihkään vaikka Thaimaaseen --. No toi Norjan reissu autolla tai junalla, niin voisin korvata siinä mielessä.”

Haastateltava 6, N24

Haastateltavien keskuudessa ajatus lentämisen korvaamisesta läheisiin kohteisiin siis nähtiin hyvinkin mahdollisena. Osassa haastatteluista ajatukseen kuitenkin sisältyi ehtoja raideliikenteen kehittymisestä ja sen sujuvuuden lisääntymisestä. Kaukokohteisiin haastateltavat pääsääntöisesti eivät kuitenkaan nähneet korvaavansa lentämistä.

### *6.1.2. Lentämisen ilmastohaitat*

Tämä yläluokka pureutuu lentämisen aiheuttamiin ilmastohaittoihin ja sen ekologiseen kestämyyteen. Yläluokka kartoittaa, kokevatko haastateltavat ylipäätään, että ongelma on olemassa, ovatko he siitä huolissaan tai pitäisikö asiaan puuttua heidän mielestään. Tähän yläluokkaan kuuluu neljä alaluokkaa.

#### *Lentämisen ympäristöhaitat*

Pelkistetyt ilmaukset: saasteet/päästöt, lintuparvet, asfalttitanner

Jokainen haastateltava nimesi kysyttäessä lentämisen ympäristöhaitaksi päästöt tai saasteet. Moni ei osannut sanoa mitään tarkempaa tai enempää. Kaksi haastateltavaa mainitsi lintuparvet siinä tapauksessa, jos lentäminen häiritsee niitä tai niihin osutaan, vaikkakin sellaisten nähtiin olevan enemmän yksittäistapauksia. Yhdessä haastattelussa tuli esiin lentämisen ympäristöhaittana lentokentät ja niiden vaatimat laajat asfalttialueet. Kaksi haastateltavaa toi esiin lentämisen aiheuttamia välillisiä haittoja matkakohteessa, kuten roskaamista ja liikaturismia, sekä sitä kuinka ne voivat tuhota aiemmin kauniita kohteita ja

haitata paikallisten elämää. Kaikilla haastateltavilla oli siis tiedossa, että lentämisestä syntyy päästöjä, jotka ovat haitallisia ympäristölle.

”Juuri ne päästöt. Sehän on se isoin, mistä puhutaan, että juuri tulee näitä kasvihuonekaasuja.”

Haastateltava 2, M28

#### *Lentämisen vaikutus ilmastonmuutokseen*

Pelkistetyt ilmaukset: kyllä vaikuttaa, vaikuttaa jonkin verran, mutta ei isoin tekijä

Haastateltavilta kysyttiin myös, näkevätkö he lentämisellä olevan vaikutusta ilmastonmuutokseen. Kaikki vastasivat myöntävästi. Vastausten sävy kuitenkin vaihteli jonkin verran. Kuusi haastateltavaa vastasi kysymykseen myöntävästi, mutta hyvin lyhyesti. Kaksi henkilöä ilmaisi näkevänsä, että lentämisellä on suuri vaikutus ilmastonmuutokseen. Toiset kaksi haastateltavaa taas myönsivät, että lentämisellä on vaikutusta ilmastonmuutokseen, mutta toivat jo samassa lauseessa esiin sen, että heidän mielestään se ei ole kuitenkaan yksiä pahimpia ongelmia, koska ilmastonmuutoksen taustalla on niin paljon eri syitä.

”Kyllä. Se lisää etenki päästöjä aika isosti verrattuna, jos lentämistä esim. yritettäis korvata jollain muulla, niin ne päästöt niin kun siitäkin tippuis aika paljon.”

Haastateltava 5, N28

”No on. On sillä jonkun verran, mut et ei se nyt kuitenkaan mikään kaikista suurin päästöjen aiheuttaja taida olla.”

Haastateltava 8, N26

Vastaukset tähän kysymykseen olivat linjassa sen kanssa, että kaikki haastateltavat nimesivät lentämisen ympäristöhaitoiksi päästöt tai saasteet. Tässä kuitenkin näkyi, miten paljon vaihteli se, millä vakavuudella haastateltavat suhtautuivat lentämisen vaikutuksiin ja nähdäänkö juuri lentämisen olevan ongelma.

#### *Huoli lentämisen ilmastovaikutuksista*

Pelkistetyt ilmaukset: ei huolissaan, vähän huolissaan, kyllä huolissaan

Haastateltavista kaksi vastasi, ettei koe olevansa juurikaan huolissaan lentomatkailun vaikutuksista ilmastonmuutokseen. Toinen heistä avasi tämän johtuvan siitä, ettei se ole tarpeeksi lähellä omaa elämää, eikä asiaan ole perehtynyt tai siihen ole kiinnittänyt huomiota.

”...En ehkä oikeestaan. Ku -- se ei oo niin -- omaa elämää lähellä, niin sitä ei tuu sillain mietittyä. Et jos sitä alkais varmaan tutkimaan ja niinku oikeesti selvittää asioita, niin kyllä se varmaan sitte tajuais, että kuinka paha se on. Kyllä sitä sitte ehkä alkais niinku kiinnostaan enemmän.”

Haastateltava 1, N20

Neljä haastateltavaa puolestaan vastasi suoraan olevansa huolissaan lentomatkailun vaikutuksista ilmastonmuutokseen. Yksi heistä kertoi suhtautuvansa lentomatkailuun nykyisin paljon kriittisemmin kuin nuorempana, sillä ennen hän ei ollut yhtä tietoinen sen vaikutuksia. Toinen taas sanoi, että on huolissaan, mutta kertoi, että hänen ei onneksi tarvitse kokea siitä syyllisyyttä, koska on lentänyt niin vähän. Hän kuvasi lentämisen hänestä itsestään tuntevan inhottavalta.

”Oon mä kyllä joo. Et kyllä niinku hyvin paljon kriittisempi on nykyään sitä lentomatkailua kohtaan, ku vaikka nuorempana, ku ei tienny ja ymmärtäny siitä niiden vaikutuksesta.”

Haastateltava 7, N28

”-- Kyllä joo, mut sit seki on vähän sillä lailla, niin kun mulla ei oo onneks sitten sitä syyllisyyttä sen takia, et kun on elämän aikana muutenkin niin vähän lentänyt, eikä oo semmonen, et kun mä totesin parin lentokerran jälkeen lentokoneet ei vaan oo kovin hyvä juttu. Tai siis niin kun ihan itselle, et se tuntu vaan niin inhottavalta.”

Haastateltava 5, N28

Neljä haastateltavaa puolestaan vastasi olevansa hieman huolissaan, mutta eivät kuitenkaan kovin paljon. He kokivat lentomatkailun vaikutukset lievästi huolestuttavina, mutta että on paljon muita asioita, joista olla huolissaan enemmän.

”No ehkä jonkin verran, mutta en niin paljon, ku jostain muusta.”

Haastateltava 9, N24

Vastauksissa näkyi, miten tieto ja tiedostaminen vaikuttavat huoleen. Jos asiasta on kiinnostunut, se näyttää lisäävän huolta. Toisaalta useat haastateltavat kokivat lentämisen ilmastovaikutukset huolestuttavina, mutta eivät niin vakavina kaikkien muiden huolestuttavien asioiden joukossa.

### *Vastuu lentämisen ympäristöhaitoista*

Pelkistetyt ilmaukset: lentoyhtiöillä, kuluttajilla, päättäjillä, kaikilla, matkanjärjestäjillä/matkatoimistoilla, insinööreillä/valmistajilla

Haastateltavien näkemykset siitä, kenellä heidän mielestään on vastuu vähentää lentämisen ympäristöhaittoja, olivat vaihtelevia. Vain yksi haastateltava nimesi yhden tahon vastuuseen, muut nimesivät vastuuta kantavia tahoja kaksi tai enemmän. Kun laskettiin montako kertaa mikäkin taho mainittiin haastattelussa, ympäristöhaitoista vastuuseen nimettiin yhtä usein, kukin kuudessa eri haastattelussa, sekä lentoyhtiöt, yksittäiset kuluttajat, että valtiotason päättäjät.

Syyksi lentoyhtiöiden nimeämisessä vastuuseen nähtiin se, että ne tuottavat palvelun ja voivat siten vaikuttaa parhaiten esimerkiksi lentokoneen tyyppiin ja päästömääriin. Yhdessä haastattelussa nostettiin esiin lentoyhtiöiden tapa mainostaa heidän harjoittamiaan ekologisia kehityshankkeita ja päästöjen kompensatiota, mutta kyseistä haastateltavaa epäilytti, onko niissä mitään konkretiaa vai ovatko ne vain viherpesua. Eräs haastateltava sanoi, että olisi helpoin nimetä kuluttajat vastuuseen, sillä hänen mukaansa he ovat ne, jotka palveluja kuluttavat ja tekevät päätöksiä, mitä ostavat. Yksittäisten ihmisten merkitys nähtiin siinä, että jos he eivät osta palvelua ja kysyntä vähenee, niin silloin tarjontakin toivottavasti vähenisi. Valtiotason päättäjien kohdalla nostettiin esiin esimerkiksi verotukselliset ratkaisut, joiden kautta voidaan vaikuttaa lentojen hintoihin, sekä valtioiden tukemat lennot ja lentoyhtiöt. Valtioiden pitäisi lentojen tukemisen sijaan tukea muita kulkumuotoja ja luoda kuluttajille valittavaksi parempia vaihtoehtoja. Kaksi haastateltavaa totesi, että vastuu on oikeastaan kaikilla, mutta luettelivat jo mainittuja tahoja. Vastuuta laitettiin yhdessä haastattelussa myös insinööreille, jotka suunnittelevat lentokoneita, koska heidän pitäisi luoda ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja, ja yhdessä haastattelussa samoista syistä lentokoneiden valmistajille lisäten vielä, että haittoja pitää yrittää vähentää sitä kautta, koska ei ole realistista ajatella, ettei enää lennettäisi.

”No sekä yksityisil ihmisillä, että sit päätöksen tekijöillä, lentoyhtiöillä. Oikeestaan kaikilla, koska jos niinku yksityishenkilöt ei kuluta näitä palveluita, niin silloin se kysyntä vähenee ja tarjonta toivottavasti myös vähenee. Mut sit myös se, että jos päättäjät jollain tapaa niin kun asettaa tiettyjä rajotuksia tai hinnat nousee, niin silloin ihmiset ei myöskään käytä näitä palveluita niin paljoo ja ehkä vaihtaa johonkin muuhun.”  
Haastateltava 10, N25

Haastattelujen perusteella opiskelijat näkivät kysymyksen, kuka on vastuussa lentämisen päästöjen vähentämisestä, monitahoisena. Haastatteluissa korostui se, että vastuun ei nähty olevan vain yhdellä ryhmällä vaan useilla eri ryhmillä tai kaikilla. He näkivät siis vastuun puuttua lentämisen ympäristöhaittoihin olevan jaettu ja kuuluvan sekä yksilö-, yritys- kuin valtiotasolle.

### *6.1.3. Lentämisen rajoittaminen*

Tämä yläluokka käsittelee suoraan kysymystä, pitäisikö lentomatkestamista rajoittaa, eli onko siihen haastateltavien mielestä tarvetta. Yläluokka sisältää kolme haastatteluissa käsiteltyä lentämisen rajoittamiskeinoa ja valottaa haastateltavien suhtautumista niihin. Se vastaa myös siihen, mitkä keinot nähtiin parhaina. Yläluokka sisältää viisi alaluokkaa.

#### *Lentämisen rajoittaminen*

Pelkistetyt ilmaukset: ei pidä rajoittaa, pitää rajoittaa hiukan, jos ei vaikuta itseen, lyhyempiä lentoja rajoitettava, pitää rajoittaa

Kun haastatteluissa siirryttiin puhumaan mahdollisesta lentämisen rajoittamisesta, haastateltavilta kysyttiin, kokivatko he, että ihmisten lentämistä pitäisi rajoittaa. Neljä haastateltavaa vastasivat näkevänsä, että lentämistä on rajoitettava, heistä kaksi lisäten, että siinä määrin kuin se on mahdollista. Erityisesti ongelmana nähtiin ”hupilennot”, joita jotkut ihmiset tekevät todella paljon ja myös hyvin lyhyitä matkoja. Toisena asiana oli Suomen kokoisen maan sisäiset lennot, joiden välttämättömyyttä kyseenalaistettiin.

”Koen. Jotta näitä päästöjä saadaan laskuun ja toivottavasti pysyvää semmosta käyttäytymisen ohjaamista niinku vähäpäästösempiin vaihtoehtoihin.”

Haastateltava 10, N25



Kolme haastateltavaa puolestaan koki, ettei lentämistä pidä suoranaisesti rajoittaa. Tätä perusteltiin sillä, ettei ketään voi kerta kaikkiaan kieltää lentäystä ja jyrkkä rajoittaminen toisi mukanaan paljon haittaa. Nähtiin, että hintojen nostaminen olisi parempi keino, koska se voisi vähentää lentämistä ilman suoranaista rajoittamista, ja että mahdollisista vaihtoehdoista pitäisi puhua enemmän ja saada ihmiset kyseenalaistamaan sitä, onko tarpeellista tehdä monia ulkomaanmatkoja vuodessa.

”No ei ehkä suoraan sillain rajoittaa, että sanoa, että ei saa lentää, mut just jollain vaikka lippujen hinnoilla ja mun mielestä niinku automaattisesti vähä rajoittaa. En mä oikeen tiiä. Se vaan jotenki tuntuu siltä, että jos sanottais, että sulla on kaksi kertaa vuodessa saat lentää, ei se oikeen sillain toimis ja siitä tulis vaan haittaa.”

Haastateltava 1, N20

Kaksi haastateltavaa vastasi, että kaikkea lentämistä ei pitäisi yksiselitteisesti rajoittaa, mutta sitä voisi säännöstellä puhuttaessa lyhyen matkan lennoista, ei niinkään ulkomaan lomamatkoista. Esitettiin esimerkiksi, että jos joku valitsee töiden puolesta aina Oulu-Helsinki välille lennon, näille voisi olla kiintiö, montako kertaa vuodessa matkan voisi taittaa lentäen. Kiinnostavasti, yksi haastateltava sanoi, että rajoituksia voisi laittaa lisäten nopeasti, että kunhan se ei vaikuttaisi häneen itseensä. Tämän jälkeen hän kuitenkin sanoi kokevansa, että lentämistä pitäisi rajoittaa, muttei lähtisi tekemään sitä kovalla kädellä.

”Sitä voisi kyllä minun puolestani rajoittaa ainakin hiukan. Kunhan se ei vaikuta minuun itseäni tietenkään, mutta... tuntuu siltä, että joitain rajoituksia voisi laittaa. Pitäisi rajoittaa, mutta minä en lähtisi kovin kovalla kädellä sitä tekemään, että juuri että laitettaisiin rajoituksia, että kuinka paljon voi matkustaa juuri. Koska jotkunhan matkustaa tosi paljon, että. Rajoittaminen olisi tehokas tapa puuttua ilmastonmuutokseen. Ja sitten se on myös sillä tavalla, että sehän on tällainen etuoikeus --.”

Haastateltava 2, M28

Vaikkeivat kaikki haastateltavat nähneet, että lentämistä pitäisi rajoittaa, he kuitenkin esittivät vaihtoehtoisia keinoja sen vähentämiseksi, kuten hintaohjaamisen, mikä viittaa siihen, että he tunnustivat lentämisen vähentämisen tarpeellisuuden. Rajoittamatta jättämistä perusteltiin sillä,

että ihmisillä on vapaus ja oikeus matkustaa lentämällä eikä sitä voi heiltä kieltää. Erityisesti huomiota kiinnitettiin vuoden aikana paljon matkustaviin ja lyhyen matkan lentoihin. Osa haastateltavista koki, että niiden välttämättömyyttä olisi syytä tarkastella ja ohjata ihmisten lentokäyttäytymistä pois niidenlaisista matkustustavoista.

### *Päästöhyvityspalvelut*

Pelkistetyt ilmaukset: epävarmuus palveluja kohtaan, ei luotettava, palveluissa jotain hyvää, ei tietoa palveluista, hyvä asia, jos perustuu johonkin

Haastateltavilta kysyttiin, millaisina he kokevat lentoyhtiöiden tarjoamat päästöhyvityspalvelut. Kaksi henkilöä vastasi, että jos hyvityspalvelut oikeasti auttavat, niin ne ovat ihan hyvä ja positiivinen asia. Ne voivat saada ihmiset miettimään asioita, ja jos aiheutuneita päästöjä kompensoidaan, niin se on hyvä. Kuitenkin he molemmat olivat epäileviä sen suhteen, auttavatko nämä palvelut oikeasti tai onko niissä mitään konkretiaa. Palvelut herättävät kysymyksen, mihin hyvityksenä maksetut rahat todellisuudessa menevät. Yksi haastateltava vastasi, ettei ole perehtynyt palveluihin, mutta että se on parempi kuin ei mitään, kunhan päästöhyvitys perustuu konkreettisesti johonkin oikeaan ja sillä tehdään se, mitä on luvattu. Yksi haastateltava ei ottanut aiheeseen kantaa puolesta eikä vastaan, koska ei tuntenut palvelujen luonnetta. Loput kuusi haastateltavaa olivat hyvin kriittisiä päästöhyvityspalvelujen suhteen. He pitivät niitä erittäin kyseenalaisina, epäluotettavina tai silkkana naurettavana höpötyksenä. Päästöhyvitykset nähtiin keinona ostaa hyvä omatunto itselle sekä lentoyhtiöiden viherpesuna. Nämä haastateltavat eivät kokeneet, että palvelut tekevät sen, mitä sanovat tekevänsä.

”No minusta se on vähän sellainen naurettava homma, että ne tarjoaa sellaisia, että se on jotenki sellainen, että ostetaan vain hyvä omatunto näin sitä kautta itelle. -- onhan se hyvä, että joku ottaa sen, mutta tavallaan se on silti vähän sellasta, no niin, että ylipäättään tulee hyvä mieli.”

Haastateltava 2, M28

”Ne on aika kyseenalasia. Niinkö miten ne -- oikeesti niinkö aikoo hyvittää sen? Se on vähän semmosta viherpesuntyylistä.”

Haastateltava 3, M28

”Epämääräisinä suoraan sanottuna, koska mä en oikeastaan ymmärrä, miten se muka toimii. Ja se, et kun se ilmasto, kun sen kanssa ei voi neuvotella. Ei se ymmärrä sitä, et jos joku kompensoi. Mää en niin kun ymmärrä sitä kompensointi hommaa ollenkaan, et mitä se niin kun tarkoittaa, -- jos se on sitä, että istutetaan yksi puu aina, kun joku matkustaa, niin ei se vaan, se vaan tuntuu vähän hölmöltä.”

Haastateltava 5, N28

Haastateltavat siis suhtautuivat kaiken kaikkiaan hyvin epäilevästi päästöhyvityspalveluihin. Osa näki, että niissä voi olla jotain positiivista, mutta päätellen heidän epäröinnistään, heidänkään mielestään päästöhyvitys yksistään ei ole riittävä toimi vastaamaan lentämisen ilmastohaasteisiin. Kaikki haastateltavat eivät myöskään tienneet, mitä päästöhyvitys käytännössä tarkoittaisi tai toimivatko palvelut kuten lupaavat.

### *Suurempi verotus*

Pelkistetyt ilmaukset: hyvä asia, huono asia, neutraali suhtautuminen

Haastateltavilta kysyttiin, millaisena he kokevat ajatuksen lentämisen suuremmasta verottamisesta. Tähän keinoon vähentää lentämistä suhtauduttiin huomattavan myönteisesti. Yksi haastateltava sanoi, ettei hänellä ole aiheesta mielipidettä, mutta että mahdollisesti sekin voi auttaa. Toinen haastateltava sanoi, ettei näe, että verotuksen nostamisella olisi mitään positiivista vaikutusta.

”En mä oikeastaan nää siinä niin kun semmosta kovin -- suoraa yhteyttä, että voihan sitä niinku pistää enemmän hintaa, mutta -- ei se niinku maapalloa pelasta.”

Haastateltava 6, N24

Loput kahdeksan haastateltavaa suhtautuivat positiivisesti lentämisen verotuksen nostamiseen. Osa sanoi, että se olisi ihan hyvä tapa, ja osa sanoi selkeästi toivovansa, että sitä tehtäisiin. Nähtiin, että keskimäärin ihmiset eivät kuitenkaan lennä niin paljoa, jolloin verotuksen nostaminen koskettaisi enemmän tiheään lentäviä ihmisiä, joilla on siihen varaa. Kuitenkaan, hinnan ei toivottu nousevan liian rajusti, ettei lentämisestä tulisi vain rikkaiden luksusta. Yksi verotuksen nostamiseen positiivisesti suhtautuva henkilö vastasi, että verotusta voisi hänen puolestaan lisätä, mutta sen ei pitäisi olla kuitenkaan ykköskeino lentämisen vähentämiseen. Kokonaisuudessaan haastateltavien keskuudessa ei ollut ainakaan selvää vastustusta

lentämisen verottamisen lisäämiseksi, joka taas osaltaan viittaa siihen, että sitä voisi olla varaa tehdä.

”Se ois hyvä. Verotus kannattaa. Ei oo mitään vastaan, että kyllä voisi.”

Haastateltava 4, N26

### *Henkilökohtainen hiilibudjetti*

Pelkistetyt ilmaukset: olisi hyvä, vaikea/toimisiko käytännössä, ei olisi hyvä

Kaksi haastateltavaa kokivat ajatuksen henkilökohtaisesta hiilibudjetista huonona. Ensimmäinen näki sen niin haasteellisena, ettei se olisi hyvä keino. Toinen taas näki sen vaikeana, koska ihmisillä on hyvin erilaisia tilanteita ja lentämiseen on monia eri syitä. Hän esitti, että toisia syitä lentää, kuten matkustamista sukulaisten luokse, voidaan pitää parempina kuin toisia, kuten juhlinnan täyteisiä rantalomia, ja haastateltava näki arveluttavana sen, miten hiilibudjetti toimisi ja olisiko se reilu ja tilanteen huomioonottava.

”Sitä on vähän vaikee tota monilla alueilla kartottaa, että ehkä ei mikään paras ratkasu.”

Haastateltava 3, M28

Kolme haastateltavaa koki ajatuksen henkilökohtaisesta hiilibudjetista hyvänä. Yksi heistä toi esiin sen reiluuden kaikkia kohtaan, vaikkakin hän lisäsi, ettei sitä ehkä voisi soveltaa työmatkailuun, kun taas kaksi haastateltavaa sanoi, että hiilibudjetti saisi ihmiset miettimään asioita. He näkivät positiivisena sen, että yksilö saisi vallan päättää, miten annetun hiilibudjetin käyttää, minkä vuoksi se voisi olla parempi rajoittamistapa kuin esimerkiksi suoraan lentojen määrän rajaaminen. Neljä henkilöä eli suurin ryhmä haastateltavia kuitenkin ilmaisi näkevänsä hiilibudjetin osittain hyvänä asiana tai perusidealtaan hyvänä, vaikkakin käytännössä haasteellisena ja sellaisena, että se saattaisi aiheuttaa ongelmia. Erityisen paljon haastateltavia mietitytti se, miten toimittaisiin siinä tapauksessa, että ylittää budjettinsa, sen seurannan hankaluus ja yksilöiden eri tilanteiden huomioonottaminen. Eräs haastateltava kertoi näkevänsä ongelmallisena sen, että toiset ihmiset käyttäisivät sen, mitä toiset säästäisivät. Esille nostettiin myös pohdintaa siitä, millainen hiilikaupankäynti yksilöiden välillä alkaisi ja kuinka järkevää se olisi. Yksi haastateltavista myös sanoi, ettei lentämistä pidä demonisoida, vaan että on erittäin tärkeää, että ihmisillä on positiivisia vapaa-ajanviettotapoja. Yhdessä haastattelussa nostettiin esiin näkemys siitä, että henkilökohtainen

hiilibudjetti ei tulisi menemään lakina helposti läpi, vaan se aiheuttaisi paljon ongelmia. Haastateltava kuitenkin sanoi, että jos tilanne olisi niin paha, että hiilibudjetti olisi välttämätön, sen käyttöön ottaminen ei haittaisi häntä.

”Ihan järkevää, mut se vois vaan mennä tosi tosi hankalaks, et siihen pitäis tottua. Mää ite nään, et se sen kulutuskäyttäytymisen vaikeus on just siinä, kun ei näe sitä omaa hiilibudjettia ja sitä ei niin kun nää sitä omaa hiilijalanjälkeä, se on niinku tosi vaikee vähän laskea. Ja kun se menee yllättävän helposti yli. Niin en ehkä lähtis niin kun semmosella niin kun diktatuurimaisella, et tässä sulla on hiilibudjetti, paha tapahtuu, jos menee yli.”

Haastateltava 5, N28

Haastattelujen perusteella hiilibudjetti ei saanut totaalista tyrmäystä, vaan lentämisen rajoittamisen ollessa välttämätöntä, sillä nähtiin olevan hyvät puolensa. Jos hiilibudjetit otettaisiin käyttöön, erittäin tärkeää olisi huolehtia siitä, että järjestelmä koettaisiin oikeudenmukaiseksi. Suurena haasteena koettiin järjestelmän monimutkaisuus, minkä vuoksi olisi oleellista huolehtia, että se olisi kuluttajille mahdollisimman yksinkertainen.

#### *Paras tapa rajoittaa lentämistä*

Pelkistetyt ilmaukset: hinnat, hiilibudjetti, ei tarjota lyhyenmatkan lentoja, korostetaan ja tarjotaan eri vaihtoehtoja, paremman vaihtoehdon kehittäminen, ekologisten vaihtoehtojen mielekkyyden nostaminen

Myöhemmin haastattelussa, kun haastateltavien suhtautumista kolmeen eri tapaan vähentää lentämistä oli kartoitettu, heille esitettiin kysymys, mikä olisi heidän mielestään paras tapa rajoittaa lentämistä. Hinnat tai verotus nimettiin parhaaksi tavaksi neljässä haastattelussa. Henkilökohtainen hiilibudjetti nostettiin esille kolmesti. Hiilibudjetin nimenneistä ensimmäinen näki sen tehokkaana keinona, jos lentämistä tosissaan halutaan rajoittaa. Toinen haastateltava näki sen positiivisena rajoittamisenkeinona, koska se mahdollistaa omien valintojen teon. Kolmas nimesi verotuksen ensimmäisenä rajoittamiskeinoksi, mutta näki myös hiilibudjetin periaatteessa mahdolliseksi. Hän kuitenkin esitti hiilibudjetille vaihtoehtoisena keinona sitä, että lentojen hinnat nousisivat henkilökohtaisesti, jos lentää paljon. Tätä kertoessaan hän alkoi myös pohtia, millaisia ongelmia siitä voisi tulla lentoyhtiöiden kanssa, jos Suomi maana ottaisi käyttöön jonkinlaisia rajoituksia.

”No varmaanki hinnan nousu, että ei sitte lähettäis niille extempore-hupimatkoille --.”

Haastateltava 8, N26

”Varmaan, että ei niinkön tämmösiä lyhyenmatkan lentoja tarjottaisi edes.”

Haastateltava 3, M28

Yksi haastateltava koki, että paras keino rajoittaa lentämistä olisi se, ettei lyhyempiä lentoja tarjottaisi ollenkaan. Kaksi haastateltavaa keskittyisi korostamaan lentämislle vaihtoehtoisia kulkuneuvoja matkan suunnittelun vaiheessa, silloin kun ihmiset hakevat tietoa internetistä. Haastatellun opiskelijan ehdotuksen mukaan hakukoneiden tulisi ehdottaa pelkkien lentojen sijaan vaihtoehtoisia tapoja päästä paikasta A paikkaan B. Myös muulla mainostamisella nähtiin olevan merkittävä rooli ja ylipäätään ymmärryksen lisäämisellä siitä, että esimerkiksi Eurooppaan on mahdollista matkustaa muutenkin kuin vain lentäen. Yksi haastateltava sanoi hintojen säätelyn lisäksi maata pitkin matkustamisen mielekkyyden nostamisen olevan paras keino rajoittaa lentämistä. Yksi haastateltava nimesi parhaaksi keinoksi parempien vaihtoehtojen kehittämisen, tarkoittaen tällä erityisesti sitä, että kotimaassa olisi myös paljon hyviä kohteita, jos niistä viitsii ottaa selvää. Hänen mielestään olisi toivottavaan, että ihmisten kaipaamia elämyksiä osattaisiin kehittää myös kotimaassa.

Parhaina keinoina koettiin siis erilaiset hintaan liittyvät keinot, lentämisen hintojen nostaminen itsessään sekä verotuksen kautta. Vastauksista erottui myös tarve tukea vaihtoehtoisia kulkumuotoja niiden käytön sujuvoittamiseksi ja yleisesti tiedon ja tietoisuuden lisäämiseksi, jotta lentämisen valta-asemaa matkustusmuotona saadaan purettua. Muutamassa haastattelussa nimettiin parhaaksi pakottava keino eli lyhyiden matkojen tarjonnan karsiminen tai henkilökohtainen hiilibudjetti.

## 6.2. Tulevaisuuden matkailu

Pääloukka ”Tulevaisuuden matkailu” käsittää kaksi yläluokkaa, ”Tulevaisuus” ja ”Matkustuskäyttäytymisen muutos”, joista ensimmäinen sisältää kaksi alaluokkaa ja jälkimmäinen kolme. Tätä pääloukkaa yhdistää sen suuntautuminen tulevaan aikaan nykyisyyden tai menneisyyden sijasta.

### 6.2.1. Tulevaisuus

Yläluokka ”Tulevaisuus” käsittää alaluokat, joissa käsitellään haastateltavien näkemyksiä matkailusta tulevaisuudessa yleisellä tasolla, sekä heidän käsitystään omasta tulevaisuuden matkailustaan. Tutkimukselle kiinnostavaa on, uskovatko opiskelijat, että matkailu muuttuu ekologisemmaksi tavalla tai toisella tai näkevätkö he, että tulevat itse muuttamaan matkustuskäyttäytymistään.

#### *Tulevaisuuden matkailu*

Pelkistetyt ilmaukset: samanlaista kuin nyt, ekologisempaa, teknologista kehitystä tapahtunut, ei matkusteta yhtä paljon, lähimatkailu lisääntynyt, tahtoa matkustaa koronan jälkeen

Kun haastateltavilta kysyttiin, millaisena he näkevät tulevaisuuden matkailun, seitsemässä haastattelussa nostettiin esiin ajatus siitä, että se olisi puhtaampaa, ympäristöystävällisempää tai lentäminen vähenee ja maata pitkin matkustaminen lisääntyy. Ympäristöystävällisyyden lisääntymisen osa ennakoi johtuvan matkustuskäyttäytymisen muutoksesta ja vaihtoehtoisten kulkuneuvojen käyttämisestä, osa taas perusteli sitä enemmän teknologisen kehityksen ja uusien innovaatioiden tarjoamien ratkaisujen ansioksi. Kahdessa haastattelussa nähtiin, että tuskin mitään suurta muutosta tapahtuu matkailussa, vaan että sitä tulee tapahtumaan melko samanlaisena kuin nykyäänkin. Toinen heistä sanoi matkailun olevan muodikasta, ja että sen kautta ihminen hänen mukaansa saa statusta.

”Kyllä mä näen, että matkailua tapahtuu tulevaisuudessa edelleen ja varmasti myös paljon lentäen, että matkailuhan on, no sehän on muodikasta.”

Haastateltava 7, N28

Kolme haastateltavaa uskoi, että tulevaisuudessa kotimaanmatkailu ja lähimatkailu lisäävät suosiotaan. Syiksi tälle esitettiin ekologisuutta sekä lisääntyntä maailman tilanteen epävakautta. Eräs haastateltava esitti vaihtoehtoisena skenaariona myös sen, että tulevaisuudessa ei matkustettaisi enää paljoa, vaan siitä tulisi harvojen luksusta siinä tapauksessa, että maailma muuttuu enemmän. Yksi haastateltava taas uskoi, että kun haastattelun hetkellä, syksyllä 2022, covid-19-pandemian aiheuttamat matkustusrajoitukset oli purettu, ihmisillä on suuri halu matkustaa ja käydä mahdollisimman monessa paikassa.

”Mä uskon, että ehkä nyt covidin jälkeen, niin monella on just semmonen halu matkustaa ja käydä mahdollisimman monessa paikassa.”

Haastateltava 4, N26

”-- tietenkin yks skenaario on, että se vois taantua, että emme matkusta. Matkustettais paljo vähemmän tulevaisuudessa. Että voisko siinä käydä niin, että siitä tulee vaan sellasta luksusta ihmisille? Jos maailma muuttuu.”

Haastateltava 2, M28

Suurempi osa haastateltavista näki matkailussa tapahtuvan kehitystä ympäristöystävällisempään ja matkustamistapoihin tulevan muutoksia tulevaisuudessa, muttei radikaaleja. Heidän välillään oli kuitenkin eroa siinä, uskoivatko he muutoksen tapahtuvan teknologisessä kehityksessä vai yksilöiden valintojen kautta. Osa opiskelijoista ei kuitenkaan nähnyt muutoksia juuri tapahtuvan.

#### *Oma tulevaisuuden matkailu*

Pelkistetyt ilmaukset: pysyy samanlaisena, enemmän kotimaan matkailua, ekologisempaa ja eettisempää

Seuraavaksi haastateltavia pyydettiin kertomaan, millainen he uskovat oman matkailukäyttäytymisensä olevan tulevaisuudessa. Peräti kahdeksan haastateltavaa kertoi, että eivät nähneet heidän omassa matkailukäyttäytymisessään juurikaan olevan tapahtumassa muutosta verrattuna nykyiseen. Yksi haastateltava kertoi, ettei enää usko ostavansa pakettimatkoja, mihin vaikuttaa osaltaan myös se, että hän mieltii nykyään enemmän matkustaessa ekologisuutta ja eettisyyttä sekä sitä, millaisen vaikutuksen matkailijana kohdemaahan jättää. Toinen haastateltava uskoi oman matkustamisensa pysyvän samanlaisena kuin se nyt on, mutta kotimaanmatkailunsa ehkä lisääntyvän.

”Ei se nyt varmasti ihan pian mitenkään muutu tässä, mutta että jos alkaa tulla jotaki luotijunia tänne, tänne pohjoiseen näin niin kyllä, kyllä mää niinkö voisinkin kuvitella, että matkustaisin vaikka junalla jonnekin tuonne Keski-Eurooppaan, mutta tällä hetkellä en.”

Haastateltava 8, N26



Vaikka haastateltavat näkivät matkustamisensa pysyvän käytännössä samanlaisena, on kuitenkin huomioitava, että nämä arviot perustuivat siihen oletukseen, ettei suuria muutoksia tapahdu esimerkiksi valtion tasolta. Kuten edellisestä lainauksesta näkyy, tilanne voisi olla eri, jos esimerkiksi toimivia ja nopeita lentämistä korvaavia liikenneyhteyksiä kehitettäisiin. Kuitenkin oma-aloitteinen halukkuus matkustuskäyttäytymisen muuttamiseen näyttää vähäiseltä, mutta yksi kymmenestä haastateltavasta oli jo jättänyt lentämisen kokonaan.

### *6.2.2. Matkustuskäyttäytymisen muutos*

Tämä yläluokka ja sen sisältämät kolme alaluokkaa keskittyvät siihen, miten haastateltavat uskovat, että matkailukäyttäytymistä voidaan muuttaa. Yläluokka valottaa haastateltavien arvioita toimivista keinoista matkailukäyttäytymisen ekologisuuden lisäämiseksi sekä sitä, miksi muutos on niin haastavaa. Tämä rakentaa kuvaa siitä, miten ihmiset perustelevat epäekologisia matkailutottumuksiaan.

#### *Matkustuskäyttäytymisen muuttaminen*

Pelkistetyt ilmaukset: tietoisuuden lisääminen, hinnoittelu, vaihtoehtojen saatavuus, kotimaanmatkailun lisääminen, eri kulkuneuvojen mainostaminen, helppous, julkisenliikenteen parantaminen, eri vaihtoehtojen markkinointi lentoa ostaessa, erilaisen matkustuskokemuksen luominen, päättäjien toimet

Haastateltavat saivat kertoa, mikä olisi heidän mielestään toimivin tapa muuttaa ihmisten matkustuskäyttäytymistä kestävämmäksi. Heistä viisi nosti esiin näkemyksen, että tiedottamista pitäisi lisätä tai sen tapoja parantaa. Yksi tätä ehdottaneista kuitenkin jatkoi epäilevästi, olisiko siitä sittenkään mitään hyötyä, kun taas toinen haastateltava sanoi, että on sitä jo paljon tehtykin tässä viime vuosina, mutta että se on aina hyväksi. Haastateltavat kertoivat kaipaavansa konkreettisempaa tietoa lentämisen aiheuttamista haitoista ja sen vaikutuksista omaan hiilijalanjälkeen. Eräs haastateltava ehdotti, että kuluttajia voitaisiin lähestyä tiedolla ilmastovaikutuksista lippujen ostamisen aikana. Hänen mielestään sosiaalisen median kanavia pitäisi myös hyödyntää enemmän tiedon jakamisessa, jotta se tavoittaisi mahdollisimman monen.

”No varmaan jotain kampanjaa ja semmosta. En kyllä tiä, olisko sekään toimiva. -- syyllistäminenkin ei ehkä oo kauheen hyvä keino.”

## Haastateltava 8, N26

Eräs haastateltava sanoi, että hänen mielestään lentoyhtiöiden tulisi tarjota lennon ostamisen yhteydessä ympäristöystävällisempiä vaihtoehtoja, kuten biopolttoaineita. Neljässä haastattelussa mainittiin hinnat hyvänä tapana vaikuttaa matkustuskäyttäytymiseen. Kaksi henkilöä koki, että ympäristöystävällisemmästä matkustamisesta tulisi tehdä halvempaa, erityisesti verrattuna lentämiseen. Eräs haastateltava puolestaan nostaisi lentämisen hintoja, mainiten verotuksen kiristämisen. Yksi haastateltava näki, että vaihtoehtoista tarjontaa tulisi olla paremmin saatavilla, jotta lentämiselle olisi vartenotettavia vaihtoehtoja, kun taas toisen mielestä kotimaanmatkailun lisääminen ja junaliikenteen näkyvämpi mainostaminen erityisesti eurooppalaisessa kontekstissa olisivat avaimet kestävämpää matkustuskäyttäytymiseen. Kaksi haastateltavaa koki, että julkiseen liikenteeseen pitäisi panostaa, jotta sen käyttö olisi mahdollista myös maaseudulla, ja kansainvälisessä matkailussa erityisesti junamatkailua valtiorajojen yli pitäisi helpottaa, jotta se sujuisi mutkattomasti. Nähtiin, että maata pitkin matkustamisen mielekkyyttä pitäisi nostaa erilaisilla toimilla ja olisi tarpeen luoda uusi matkustuskokemus siten, että tehtävä matkustaminen paikasta A paikkaan B olisi osa elämystä. Myös päättäjien toimet nähtiin tarpeellisina matkustuskäyttäytymisen muuttumiseksi.

”Varmaan just toi porkkana, että tehään niin kun maata pitkin matkustamisesta mielekkäämpää ja etenkin halvempaa. Niin se vois tuoda semmosen erilaisen matkustuskokemuksen ylipäänsä sit. Se ei oo vaan se, että lennetään niinku paikasta A paikkaan B ja takasi vaan siinä saa myös sen matkan. Niin se koska tuntuu, et ihmisiä ei kiinnosta se, et jos niille sanoo, et lentäminen saastuttaa niin ne on vaan silleen, että no ei mun yks lento vaikuta mihinkään niin, niin kyl se vaatii jotain päättäjien toimiakin.”

## Haastateltava 10, N25

Parhaaksi koetut tavat matkailukäyttäytymisen ekologisuuden lisäämiseksi siis vaihtelivat paljon haastateltavien välillä, ja monella oli siihen useita ideoita. Eniten haastatteluissa nousi esiin tiedonvälityksen merkitys ympäristöystävällisempien päätösten tekemiseksi, tämän jälkeen matkustuskäyttäytymisen ohjaaminen hinnoilla. Lähes kaikki esiin nostetut keinot olivat päättäjien vaikutusvallan alaisina.

*Haluttomuus muuttaa matkailutottumuksia*

Pelkistetyt ilmaukset: ekologinen vaihtoehto kalliimpi, vanhojen tapojen helppous, nopeus, ei haluta luopua siitä mitä on, matkustaminen tekee hyvää, ihminen ansaitsee matkustaa, itsekkyyys, ei näkyvää vaikutusta ilmastoon, ilmastodenialismi

Haastateltavilta kysyttiin, miksi ihmiset ovat haluttomia muuttamaan matkailutottumuksiaan. Eniten syyksi ehdotettiin sitä, etteivät ihmiset halua luopua siitä, mihin he ovat tottuneet, vaan matkustamisesta eli siitä, että on mahdollisuus lähteä jonnekin kauaksi hakemaan elämyksiä, halutaan pitää kiinni. Toisena yleisenä syynä nähtiin ihmisten mukavuudenhaluisuus ja lentämisen helppous. Lentäminen on totuttu tapa matkustaa, se on opittua ja se on nopeaa, minkä vuoksi muita vaihtoehtoja ei ehkä edes harkita. Lentämisen ongelmista on tiedetty kauan, mutta silti sitä jatketaan.

”Koska jos halutaan niin kun ekologisempia, niin se on kalliimpaa, ja no lentäminen, se on helppoo. Pääsee nopeesti paikasta A paikkaan B, niin ei siitä haluta luopua, ku se on kerran tullu tarjolle.”

Haastateltava 1, N20

Haastateltavat esittivät myös, että loma ja matkustaminen auttavat ihmisiä jaksamaan. Arki ja työt ovat rankkoja, ja loma tekee ihmisille hyvää. Se voidaan nähdä olevan luksusta, joka on ansaittu, johon nähdään olevan oikeus. Joku saattaa myös ajatella, että matkustamalla tekee hyvää, koska kuluttaa rahaa matkakohteessa ja monen kohteen yhteisöt ovat riippuvaisia matkailusta.

”Matkailu on tavallaan semmonen tosi iso -- luksusasia arjessa, että pääsee matkustamaan. Siit tulee semmosta --, että okei jaksan -- näitä työhommia, koska pääsen matkailemaan sitte. Siinä pääsee hyvin irti arjesta.”

Haastateltava 7, N28

Haastatteluissa esteenä matkustuskäyttäytymisen muutokselle nähtiin myös ihmisten itsekkyyys. Moni saattaa tehdä mitä haluaa ajattelematta asioita pitkällä tähtäimellä. Haastatteluissa arvioitiin, että lentomatkailun haittojen ei nähdä vaikuttavan yksilöön itseensä, joten niistä ollaan välittämättä. Osa saattaa myös kokea, että koska oma positiivinen vaikutus päästöjen vähenemiseen olisi niin näkymätön, ei ole kannattavaa luopua omasta mukavuudesta, jos sillä ei ole kuitenkaan mitään väliä. Täten joissain haastatteluissa syynä

olla muuttamatta matkustuskäyttäytymistä nähtiin vapaamatkustajaefekti. Yksi haastateltava mainitsi myös sen, että kaikki eivät usko ilmastonmuutokseen, jolloin he eivät tietenkään näe syytä muuttaa matkustuskäyttäytymistään.

Suurimpana syynä haluttomuudelle muuttaa matkustuskäyttäytymistä nähtiin siis ihmisten haluttomuus luopua tutusta tavasta matkustaa. Lentäminen on matkustusmuotona nopea ja helppo. Nykyisenmuotoinen matkailu on jotain, mihin on totuttu ja se nähdään oikeutena ja jopa ansaittuna. Matkustuskäyttäytymisen muuttamisen henkilökohtaiset haitat voidaan nähdä suurempina kuin hyödyt ilmastolle. Kuitenkaan perustelut olla muuttamatta matkailutottumuksia, koska ihmiset ansaitsevat lomaa ja se on hyväksi yksilön hyvinvoinnille, eivät ole toimivia, sillä lentämisen lopettaminen ei tarkoita, että ulkomaanlomat pitäisi lopettaa.

#### *Valintojen merkitys*

Pelkistetyt ilmaukset: on merkitystä, vähän merkitystä, ei merkitystä

Haastattelun lopuksi kysyttiin, kokevatko haastateltavat, että heidän valinnoillaan on merkitystä. Seitsemän haastateltavaa kymmenestä vastasi myöntävästi eli he näkevät, että heidän valintansa ovat merkityksellisiä. Yksi henkilö vastasi selkeästi, ettei usko hänen valintojensa merkitsevän mitään. Viimeiset kaksi haastateltavaa kokivat välillä tai vähäisesti, että heidän valinnoillaan on merkitystä.

### 6.3. Matkustamisen vetovoima

Kolmas pääluokka ”Matkustamisen vetovoima” on niin pieni, että yläluokkien sijaan se on jaettu vain kahteen alaluokkaan, jotka ovat ”Matkustamisen vetovoimatekijät” ja ”Kaipuu matkustaa”. Tämä pieni luokka keskittyy siihen, mikä saa haastatellut matkustamaan, mikä houkuttaa heitä lähtemään matkalle, sekä vastaa kysymykseen kaipaavatko he matkustamista.

#### *Matkustamisen vetovoimatekijät*

Pelkistetyt ilmaukset: maisemat, kulttuuri, vaihtelu/erilaisuus, historia, arkkitehtuuri, ruoka, ihmiset, kielet, lämpö

Puhuttaessa siitä, mikä saa haastateltavat matkustamaan, yleisin vastaus oli se, että se on vaihtelua tavalliseen. Matkustaminen tarjoaa eroa arkeen, siitä irtioton sekä mahdollisuuden kokea jotain uutta. Tämä koettiin jännittävänä ja kiinnostavana.

”Kaikki -- hienot, uudet maisemat ja kulttuuri. Ja no sitte vaan, että pääsee -- Suomen siitä samasta johonki erilaiseen, että vähä vaihtelua.”

Haastateltava 1, N20

Toiseksi eniten matkailun vetovoimatekijäksi nimettiin kulttuuri. Kulttuurin osa-alueina mainittiin historia, arkkitehtuuri, ruoka, ihmiset ja kielet. Suuri vetovoimatekijä haastateltavien keskuudessa oli myös maisemat sekä luonto. Sekä kulttuuriset tekijät, että maisemat ja luonto saavat vetovoimansa juuri erilaisuudestaan verrattuna siihen, mitä tavallisessa arjessa kohdataan. Yksi haastateltava mainitsi myös lämmön tärkeänä tekijänä matkailussa. Kokonaisuutena katsoen haastateltavat hakevat matkailusta jotain, mitä oma elinpiiri ei tarjoa.

### *Kaipuu matkustaa*

Pelkistetyt ilmaukset: kaipaa matkailua, ei yleensä kaipaa matkailua

Kymmenestä haastateltavasta kaikki vastasivat kaipaavansa matkustamista. Yksi haastateltava kertoi, ettei yleensä kaipaa matkustamista, mutta haastattelun hetkellä hän koki kaipaavansa sitä. Toinen haastateltava taas sanoi, että kaipaa kotimaanmatkailua, muttei juurikaan ulkomaanmatkailua. Joissain haastatteluissa kävi ilmi myös se, että osa haastateltavista koki, että covid-19-pandemia ja sen myötä estynyt matkustaminen oli ollut liian pitkä aika ilman matkailua kaukaisempiin kohteisiin, kun oli mennyt muutama vuosi ilman ulkomaan lomia. Kun matkustaminen oli taas tullut mahdolliseksi, sitä haluttiin tehdä, kenties kokien suurempaa kaipuuta pois Suomesta suhteellisen pitkän ajan jälkeen.

”No jossain määrin kyllä. On -- paljon paikkoja, -- missä ois niinku tosi kiva päästä käymään, ja tuntuu vähän oudolta tosiaan, että on jo niinku useampi vuos siitä. Ettei oo käyny ollenkaan niinku Suomen rajojen ulkopuolella.”

Haastateltava 7, N28

Osa haastateltavista nimesi myös asioita, joita he matkailussa erityisesti kaipaavat. Keskeiseksi tekijäksi haastatteluissa nousi esiin matkailun erityislaatuisuus eli se, kuinka paljon se eroaa tavallisesta arjesta. He sanoivat matkailussa olevan seikkailuntuntua ja jännitystä. Tärkeänä koettiin myös se, että matkailu antaa mahdollisuuden unohtaa hetkeksi

niitä huolia, joita joutuu murehtimaan kotimaassa eli se on keino paeta hetkeksi. Matkailu koetaan myös luksuksena, joka on ansaittu, ja se tarjoaa tilaisuuden rentoutua. On huomionarvoista, että kaikki haastateltavat kaipasivat matkustamista. Joistain vastauksista heijastuu se, että on totuttu matkustamaan ulkomaille suhteellisen säännöllisesti, ja että se on osalle normi. Covid-19-pandemiolla saattoi olla myös vaikutusta siihen, miksi kaikki opiskelijat kaipasivat matkustamista.

#### 6.4. Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen

Toinen pieni pääluokka ”Ilmastokysymysten vaikutus kuluttamiseen” keskittyy haastateltavien kulutuskäyttäytymiseen. Tämäkin luokka on jaettu vain kahteen alaluokkaan. Se antaa kapeaa kuvaa haastateltavien suhtautumisesta kuluttamiseen ilmastonmuutoksen näkökulmasta, sekä tarkastelee, peilautuuko sama suhtautuminen ja kulutuskäyttäytyminen myös matkailuun.

##### *Ilmastokysymysten vaikutus kulutukseen*

Pelkistetyt ilmaukset: ilmastokysymykset vaikuttaneet kulutukseen

Jokainen haastateltava totesi ilmastokysymysten vaikuttaneen omaan yleiseen kulutuskäyttäytymiseensä vähintään hieman. Kuitenkin se, kuinka paljon ne ovat vaikuttaneet haastateltavien arvion mukaan vaihteli paljon. Osa sanoi, että ne ovat luultavasti vaikuttaneet jonkin verran esimerkiksi tavaroiden osteluun, kun tema ja kysymykset ovat selkeästi esillä kaikkialla. Suurin osa haastateltavista kertoi muutaman esimerkin, miten he kiinnittävät huomiota kuluttamiseen. Nämä olivat pääsääntöisesti päivittäisiä asioita kuten ruokavalio tai jättämällä turhaa tavaraa ostamatta. Muutamalla haastateltavalla ilmastokysymykset taas olivat vaikuttaneet kuluttamiseen paljonkin, ja he tarkastelevat niitä kaikessa kuluttamisessa. He kaikki antoivat pitkän listan konkreettisia esimerkkejä, kuinka he ovat muuttaneet kuluttamistaan ekologisesti kestävämmäksi. Yleisimpiä mainittuja esimerkkejä olivat tavaroita ostettaessa harkitseminen, tarvitseeko sitä ainakaan uutena, tai olisiko sille jokin parempi vaihtoehto, ruokavalion ekologisuuden pohtiminen sekä tuotteiden energiatehokkuuden tarkastelu.

##### *Ilmastokysymysten vaikutus matkustamiseen*

Pelkistetyt ilmaukset: ei vaikuta, vaikuttaa vähän, vaikuttaa

Kun rajattiin ilmastokysymysten vaikutus yleisestä kuluttamisesta matkailuun, haastateltavien vastaukset eivät olleet enää yhtä yhteneviä. Kolme haastateltavaa vastasi suoraan, että ilmastokysymykset ovat vaikuttaneet heidän matkustamiseensa siten, että he ovat vähentäneet lentämistä. Yksi haastateltava on kokonaan lopettanut lentämisen, mutta matkustaa yhä paljon, kuitenkin pelkästään maa- ja vesiteitse. Toinen lentämistä vähentänyt haastateltava sanoi, että kulutuskäyttäytymisen ilmastovaikutusten vähentämiseksi helpoin teko on se, että ei vain enää lennä. Hän kuitenkin kertoi haaveekseen käydä vielä joskus kaukokohteessa lentäen, eikä näin ollen ole tehnyt samanlaista selkeää päätöstä olla lentämättä enää koskaan. Kolme haastateltavaa kertoi ilmastokysymysten vaikuttaneen jonkin verran heidän matkustuskäyttäytymiseensä. Heistä kaikki nimesivät tämän tarkoittavan erityisesti kotimaanlentojen välttämistä, että he eivät lentäisi niitä enää vaikka ovat ennen lentäneet. Loput neljä haastateltavaa sanoivat, ettei ilmastokysymykset ole vaikuttaneet heidän matkustuskäyttäytymiseensä. Tätä perusteltiin osittain sillä, että koska matkailua ei tule tehtyä kuitenkaan niin paljoa, keskimäärin ehkä yksi edestakainen matka vuodessa, niin ei ole tarvetta miettiä ilmastovaikutuksia. Katsottiin, että jos matkustaisi enemmän, niin sitten täytyisi pohtia enemmän. Yksi näistä neljästä vastaajasta sanoi suoraan, että silloin jos haluaa mennä matkalle, niin silloin ei tule miettineeksi ilmastokysymyksiä.

”No, valitettavan vähän. Että jos sitä haluaa lähteä johonkin reissuun vaikka lentäen, niin ei sitä paljo tuu mietittyä -- sitä ilmastopuolta.”

Haastateltava 4, N26

”Ei. -- Musta tuntuu, että mä oon matkustanu niin vähän, niin sitte joku yks matka ehkä vuodessa, niin ei sillain, et jos tulis matkusteltua enemmän, niin kyl varmaan sitte mietityttäis.”

Haastateltava 1, N20

On huomionarvoista, miten monet haastateltavat näkivät matkustamisen poikkeavana tilanteena normaalista kulutuksesta, eikä sen kohdalla mietitty yhtä usein ilmastokysymyksiä. Tässä heijastuu jälleen se, miten normaalina lentomatkustaminen vuoden parin välein nähdään, muttei sitä usein koeta ongelmana. Toisaalta, vaikka suurin osa haastateltavista ei ollut muuttanut ulkomaan lomamatkailuaan, suurempi osa haastateltavista vältteli lentämistä kotimaassa juuri ilmastokysymysten vuoksi.

## 7. Yhteenveto

Lentomatkailun aiheuttamista suurista päästöistä ja sen merkittävästä roolista ilmastonmuutoksen kiihdyttäjänä ollaan nykyään yhä tietoisempia. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, millaisena lentomatkailun ekologisen kestävyuden haasteet nähdään tutkimuskirjallisuudessa, sekä millaisena matkustusmuotona haastateltu opiskelijajoukko kokee lentämisen ja näkevätkö he siinä samoja haasteita kuin tutkijat. Tutkimuksessa keskityttiin oleellisesti myös haastateltavien näkemyksiin lentämisen vaihtoehtoista, sekä kysymykseen, pitäisikö lentämistä rajoittaa, ja jos kyllä, niin kuinka.

Seuraavaksi saadut tulokset käydään läpi laadittujen tutkimuskysymysten kautta. Tutkimuskysymyksissä, jotka koskevat haastatteluja, on syytä huomioida pieni otos, joka ei mahdollista tuloste laajempaa yleistystä.

### 7.1. Lentomatkailun tulevaisuus tutkimuskirjallisuudessa

Matkailuun liitettävistä ongelmista fossiilisten polttoaineiden käyttö on yksi suurimmista, ja tämä aiheuttaa painetta vähentää niiden käyttöä kestävämmän matkailun saavuttamiseksi (Gössling ym. 2005: 417). Matkailun päästöistä suurin osa syntyy lentämisestä muodostaen 40 % globaalin matkailun kokonaispäästöistä (UNWTO & UNEP 2008), ja kaikesta kulkuneuvoilla matkustamisesta lentämisen osuus on 74 % (TPCC 2023: 12). Kaikista globaaleista hiilidioksidipäästöistä lentäminen aiheuttaa 2,4 % (Lee ym. 2021). Tästä syystä lentomatkailuun kohdistuu erityistä tarvetta rajoittaa sen ilmastovaikutuksia. Ilmastonmuutoksen hillitsemisestä ja globaalin lämpenemisen rajoittamisesta on solmittu paljon sopimuksia, esimerkiksi Pariisin ilmastosopimus (United Nations 2015). Kuitenkin matkailualan ennustetaan yhä kasvavan ja matkustajamäärien lisääntyvän (UNWTO & ITF 2019: 11), mikä aiheuttaa ristiriidan ilmastotavoitteiden ja matkailualan kasvun välille. Lentämisen päästöt muodostavat huomattavan osan sitä tekevien ihmisten vuotuisista päästöistä, mikä tekee nykyisenkaltaisesta lentomatkustamisesta kestämatöntä ilmaston kannalta. Täten katsotaankin, että lentomatkustamista saatetaan alkaa rajoittamaan, ellei ala kykene muutoin pienentämään ilmastovaikutuksiaan (Baumeister 2020: 2006).

Lentämisestä on tullut normi yhteiskunnassamme suhteellisen lyhyessä ajassa (Shaw & Thomas 2006: 213). Sen lisäksi, että nykyisen kaltainen lentomatkustaminen ei ole ekologisesti kestävä, se on myös sosiaalisen kestävyuden kannalta hyvin ongelmallista, sillä vain pieni joukko maailman väestöstä aiheuttaa lentämällä suuret päästöt, jotka kiihdyttävät



ilmastonmuutosta (Randles & Mander 2009). Ilmastonmuutoksen vaikutuksista kärsivät eniten sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa olevat – ihmiset, jotka eivät itse lennä lainkaan tai vain hyvin vähän. Ilmastonmuutoksen torjumiseksi lentomatkojen normin on muututtava. Lentäminen ei saisi lisääntyä, vaan matkustajamäärien pitäisi vähentyä. Jotta lentäminen voi jatkua laajassa mittakaavassa, on suunniteltava lentokoneet ekologisemmiksi ja käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita. Vaikka lentämisestä voidaan saada uuden teknologian avulla huomattavasti ekologisempaa, sen saaminen kaupalliseen käyttöön ja korvaamaan nykyiset kerosiinilla toimivat lentokoneet veisi niin kauan aikaa, että lentämisen määrän tulisi silti vähentyä ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Esimerkiksi yhden laskelman mukaan vetylentokoneet voisivat olla syrjäyttäneet kerosiinikäyttöiset koneet 2070-luvulla (Åkerman ym. 2021). Päästöjä pitäisi kuitenkin vähentää nopeaa tahtia, ja esimerkiksi EU:n ilmastolakiin on kirjoitettu sen tavoitteeksi olla ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä (European Union 2020).

Tutkimuskirjallisuudessa, joka keskittyy lentomatkojen kestävyyteen ja ilmastovaikutuksiin, tunnustetaan laajasti tarve matkojen päästöjen vähentämiseksi. Se on välttämätöntä, jos ilmastonmuutosta halutaan hillitä ja halutaan saavuttaa ilmastotavoitteet. Päästöjen vähentämiseen lentomatkojen osalta on kolme tapaa, jotka ovat teknologinen kehitys, markkinalähtöiset muutokset ja muutokset käyttäytymisessä (Hares ym. 2010: 266). Kaikkia keinoja tarvitaan ekologisesti kestävä tason saavuttamiseksi. Markkinalähtöiset muutokset ovat keinona tehokkaita globaalilla tasolla vain, jos ne ovat käytössä kansainvälisesti (Penner ym. 1999: 11) ja ovat tuntuvia (Gössling & Dolnicar 2022: 4), ja teknologiset muutokset vaativat aikaa. Tästä syystä matkustuskäyttäytymisen muuttumisen merkitys kasvaa.

Matkustuskäyttäytymisen muuttaminen saattaa olla suurin haaste matkojen kestävyyden lisäämisessä (McKercher ym. 2010: 313). Matkapäätöksiä tehtäessä kustannukset ovat kuluttajille tärkeä tekijä, mutta ympäristövaikutukset eivät niinkään (Becken 2007: 358). Matkojen kehittämisestä kestävämmäksi tekee haastavaa se, että matkojenkäyttäytymisen muuttamiseen ei näytä olevan suurta halukkuutta ja ilmastokysymykset sivuutetaan matkoja tehtäessä, vaikka niistä oltaisiin tietoisia. Tutkimuksissa on myös havaittu joidenkin ihmisten ajattelevan, että nyt kannattaa matkustaa paljon, koska se on suhteellisen halpaa ja siihen on mahdollisuus, sillä ilmastonmuutos saattaa estää tai vaikeuttaa sitä tulevaisuudessa (Hares ym. 2010). Kuluttajat oikeuttavat lentämistään eri tavoilla, joita ovat muun muassa vastuun siirtäminen ja kompensoiva toiminta (Árnadóttir ym. 2021). On havaittu, että erityisesti ihmisillä, jotka matkustavat paljon, ajatus matkojen rajoittamisesta on mahdoton hyväksyä (Becken 2007). Käyttäytymisen

muuttumiseen liittyy siis monia isoja haasteita. Siksi olisi erittäin tärkeää, että valtiotasolla tehtäisiin päätöksiä, jotka tukisivat matkailukäyttäytymisen muuttumista kestävämmäksi.

Vaikka lentäminen on lisääntynyt jatkuvasti, viime vuosikymmenen aikana siihen suhtautuminen on alkanut jossain määrin muuttumaan (Randles & Mander 2009, Cohen et al. 2011). Tieto ja ymmärrys lentämisen ympäristöhaitoista on lisääntynyt ja lentämistä ei enää nähdä aina normina tai oikeutettuna vaan jopa sosiaalisesti epähyväksyttävänä. Joitain merkkejä mahdollisesta lentämisen vähenemisestä siis on (Jacobson ym. 2020).

## 7.2. Opiskelijoiden näkemys lentomatkailun tulevaisuudesta

Tehdyn empiirisen tutkimuksen perusteella ei voida tehdä mitään yleistyksiä opiskelijoiden laajemmasta näkemyksestä sen pienen otannan takia, eikä yleistykseen edes pyritty. Tutkimus kuitenkin rakentaa kuvaa kyseisen haastatellun opiskelijajoukon näkemyksistä ja käsityksistä lentomatkailusta ja sen mahdollisesta tulevaisuudesta.

Haastateltavilla oli yleinen käsitys lentomatkailun epäekologisuudesta ja sen negatiivisesta vaikutuksesta ilmastonmuutokseen päästöjen kautta. He kaikki jakoivat tämän käsityksen. Eroja ilmeni siinä, kuinka vakavana tai keskeisenä ongelmana ja uhkana lentämisen päästöt koettiin. Kaksi haastateltavaa kertoi, etteivät ole huolissaan lentämisen vaikutuksista ilmastonmuutokseen, viisi oli hieman huolissaan ja kolme kertoi olevansa vaikutuksista huolissaan. Yksi haastateltavista oli tehnyt päätöksen lopettaa lentämisen kokonaan ja hän matkustaa nykyisin pelkästään maa- ja meriteitse.

Suurin osa haastateltavista uskoi matkailun olevan tulevaisuudessa ekologisempaa kuin tällä hetkellä. Ekologisuuden nähtiin lisääntyvän kahdella tavalla – matkustuskäyttäytymisen muutoksen myötä sekä teknologisen kehityksen avulla. Matkailukäyttäytymisen muuttuminen ekologisempaan suuntaan voisi haastateltavien mukaan käytännössä tarkoittaa sitä, että matkoja, erityisesti lentomatkoja, tehtäisiin aiempaa harvemmin. Lentämisen sijaan matkustettaisiin enemmän maa- ja vesiteitse. Osittain tästä syystä haastatellut opiskelijat myös näkivät lähimatkailun suosion kasvavan ja toisin päin. Haastatteluissa he uskoivat teknologian kehittyvän niin, että lentäminen olisi ympäristöystävällisempää. Kuitenkin teknologisen kehityksen kohteena nähtiin olevan nimenomaan lentokoneet, eikä esimerkiksi raideliikenne. Opiskelijoiden haastatteluista piirtyykin kuva lentomatkailun dominoivasta asemasta. Haastateltavat tarkastelivat asiaa niin päin, että he keskittyivät lentomatkailun teknologiseen kehitykseen tai sen korvaamiseen

muilla matkustusmuodoilla, eivätkä he välttämättä ajatelleet yhtä paljon, mitä kaikkia mahdollisuuksia olisi muiden kulkuvälineiden teknologisella kehityksellä tai yhteyksien parantamisella. Matkailun nähtiin pääosin kuitenkin jatkuvan ilman mitään radikaalimpaa muutosta.

Haastatelluista opiskelijoista neljä viidesosaa ei nähnyt heidän oman tulevaisuuden matkailunsa muuttuvan juurikaan. Kukaan heistä ei suoraan kertonut suunnitelmista vähentää lentämistä. Sen välillä, kuinka haastateltavat näkivät tulevaisuuden matkailun ja oman tulevaisuuden matkustamisensa, näytti olevan hienoinen yhteys. Opiskelijoilla ei ollut näköpiirissä juurikaan muuttaa lentomatkailuaan, mutta he eivät myöskään nähneet lentämisessä tapahtuvan suuria muutoksia, jotka vaatisivat heiltä käyttäytymisen muutosta.

Haastateltavista neljä kymmenestä koki, että lentämistä pitäisi rajoittaa. Ensisijaisesti rajoitettavia lentoja heidän mielestään olisivat lyhyet matkat, kuten Suomen sisäiset matkat, sekä ”hupilennot”, joita jotkut ihmiset tekevät paljon vuodessa ja jotka saattavat olla ajallisesti hyvin lyhyitä matkoja. Suurempi osa haastateltavista opiskelijoista ei kuitenkaan rajoittaisi lentämistä, sillä sen nähtiin rajoittavan ihmisten vapautta ja se toisi mukanaan ongelmia. Heidän mielestään pitäisi mieluummin tehdä rakenteellisia muutoksia, joilla saisi esimerkiksi lentojen hinnat korkeammiksi, ja sitä kautta ihmiset harkitsisivat matkojaan enemmän.

### 7.3. Opiskelijoiden suhtautuminen lentomatkailun vähentämiseen

Yksi haastateltava oli lopettanut lentämisen kokonaan ja matkustaa enää ainoastaan maa- tai meriteitse. Toinen haastateltava tyrmäsi kokonaan lentämisen korvaamisen ulkomaan matkoilla. Muut näkivät korvaamisen vaihtoehtona läheisempiin kohteisiin, useimmiten kuitenkin sillä ehdolla, että muut matkustusmuodot paranisivat nykyisestä ja olisivat varteenotettavampia vaihtoehtoja lentämiselle. Junaliikenne nähtiin ehdottomasti parhaana ja todennäköisimpänä vaihtoehtona lentämiselle. Haastatteluissa nostettiin esiin kuitenkin myös se, ettei kaikkialle ole käytännössä mahdollista päästä muuten kuin lentämällä ja siksi tiettyihin kohteisiin kuten mertentakaisille mantereille on pakko lentää, jos niihin haluaa matkustaa.

Tarkasteltaessa haastateltujen opiskelijoiden suhtautumista eri keinoihin rajoittaa lentämistä havaittiin, että heidän suhtautumisensa eri rajoittaviin toimiin vaihteli paljon. Päästöhyvityspalvelut koettiin laajalti epäilyttävinä tai toimimattomina, mutta kaksi

haastateltavaa näki ne parempana kuin ei mitään. Lentämisen verotuksen lisääminen oli hyvänä koettu keino kahdeksan haastateltavan kannattaessa sitä rajoittamiskeinona, ja siihen haastateltavilla olisi selkeästi valmiutta hyväksyä. Nähtiin, että verotuksen nostaminen ei vaikuttaisi juurikaan tavalliseen lomamatkailijaan, vaan heihin ketkä lentävät paljon ja ovat varakkaampia. Yhdellä opiskelijalla ei ollut asiasta mielipidettä, mutta toinen haastateltava kuitenkin koki, ettei verotuksen nostamisesta olisi mitään hyötyä, mutta hänellä ei ollut suurempaa vastustusta toimea kohtaa, jos se päätettäisiin ottaa käyttöön. Eniten hajontaa suhtautumisessa ehdotettuun lentämisen rajoituskeinoon oli henkilökohtaisen hiilibudjetin osalta. Siinä nähtiin paljon haasteita ja avoimia kysymyksiä, mutta kolme haastateltavaa näki hiilibudjetin hyvänä rajoittamiskeinona. Suurin osa haastateltavista siis suhtautui negatiivisesti ajatukseen siitä, että lentämistä ja sitä kautta ihmisten vapautta rajoitettaisiin näin selkeästi. Kaiken kaikkiaan lentojen hinnat oli suosituin keino lentomatkailun rajoittamiseksi.

Tiivistäen voidaan sanoa, että haastatellut opiskelijat olivat valmiita joihinkin lentämistä hillitseviin toimiin. Jakautumista tapahtui siinä, toivottiinko toimien olevan enemmän käyttäytymistä toiseen matkustusmuotoon ohjaavia vai pakottavia keinoja. Enemmän suosiota saivat hienovaraisemmat, käyttäytymistä ohjaavat toimet, kuten juuri hintojen ohjaaminen ja sitä kautta lentämisen houkuttelevuuden vähentäminen ja puolestaan toisten matkustusmuotojen houkuttelevuuden lisääminen.

Haastattelututkimuksen perusteella voidaan sanoa, että haastateltavien joukossa suhtautuminen lentomatkailuun ja sen ilmastovaikutuksiin ei pystynyt kovin hyvin ennustamaan heidän matkustamistapojaan. Erittäin kiehtova oli haastateltava 2. vastaus kysyttäessä, pitäisikö lentämistä rajoittaa. Hänen vastauksessaan ristiriita oman edun ja yhteisen hyvän välillä on selkeimmin nähtävissä. Kahdessa haastattelussa oli muita selkeämmin näkyvissä asenteiden ja käyttäytymisen yhteys. Toisessa haastateltava oli hyvin tietoinen ilmasto- ja ympäristöasioista eikä enää matkustanut lentämällä, ja toisessa haastateltava ei vaikuttanut miettivän kovin paljon ympäristöasioita elämässään ja hänellä ekologisuus ei ollut tekijä, jonka vuoksi harkitsisi matkailukäyttäytymisensä muuttamista ainakaan ulkomaan matkoilla. Kuitenkin valtaosassa haastatteluja tilanne oli ristiriitaisempi. Tietoisuutta ekologisuudesta oli vaihtelevasti, mutta tahtoa, ainakin asenteiden tasolla, oli kestävämpään matkailuun. Erityisesti kotimaanmatkailussa lentämistä vältettiin tai sen välttäminen koettiin helpoksi ja oikeaksi toimintatavaksi.

Kuitenkin ulkomaanmatkojen kohdalla tilanne monimutkaistui. Lentämisen korvaaminen ei enää ollut houkuttelevaa, vaan vaikeaa ellei jopa mahdotonta. Osassa

haastatteluista saattoi havaita kognitiivista dissonanssia. Useissa haastatteluissa oli nähtävissä asenteiden ja käyttäytymisen välillä ristiriitaa, ja tätä ristiriitaa yritettiin korjata eri tavoin. Näitä tapoja oikeuttaa lentomatkailua, huolimatta sen ilmastonmuutosta kiihdyttävistä vaikutuksista, olivat muun muassa vastuun siirtäminen, kokemus siitä, että matka on ansaittu tai siihen on oikeus, sekä muiden vaihtoehtojen hylkääminen. Lentämisen ylivoimaisena etuna koettiin sen nopeus. Lentäminen on niin vakiintunut matkustusmuoto, että sen etuna on myös se, että se on opittu tapa ja sitä kautta helppoa, mitä tukevat myös rakenteet, kuten hinta ja sujuva matkan suunnittelu. Lentämiseen verrattuna muut matkustusmuodot pitkälti hylättiin haastatteluissa vaihtoehtoina niiden vaivalloisuuden ja haastavuuden vuoksi. Haastateltavista kolme kertoi uskovansa, että heidän tekemillään valinnoilla on vain vähän tai ei ollenkaan merkitystä, mikä varmasti osaltaan voi vaikuttaa siihen, että lentomatkailu oikeutetaan itselleen huolimatta sen tunnustetuista ilmastonmuutosta kiihdyttävistä vaikutuksista.

Haastateltavien keskuudessa ympäristöasiat näyttivät vaikuttavan heidän päivittäisiin kulutusvalintoihinsa vaihtelevissa määrin, mutta kaikkien haastateltavien kohdalla niitä mietittiin ainakin ajoittain. Osa taas kertoi pohtivansa ilmastovaikutuksia kaikessa kuluttamisessaan. Se, kuinka paljon ympäristöasiat vaikuttivat matkustuskäyttäytymiseen, vaihteli paljon. Kuusi haastateltavaa kertoi vähentäneensä lentämistään. Puolet heistä kertoivat sen tarkoittavan sitä, että he välttävät kotimaan lentoja nykyisin, vaikka ovat ennen niitä lentäneet. Yksi haastateltava oli lopettanut lentomatkustamisen kokonaan, ja toinen vähentänyt sitä huomattavasti, muttei sanoutunut siitä täysin irti. Neljä haastateltua opiskelijaa puolestaan sanoi, etteivät ilmastokysymykset vaikuttaneet heidän matkustuskäyttäytymiseensä. Tätä perusteltiin sillä, ettei asiaa vain ajateltu, kun on halu matkustaa, sekä erityisesti sillä, että jos lentää esimerkiksi yhdelle lomalle vuodessa, on se niin vähän, etteivät vaikutukset ole isoja, eikä heillä ole tarvetta vähentää lentomatkailua.

Tiivistetysti voidaan sanoa, että haastatelluilla opiskelijoilla ei esiinny ristiriitaa asenteiden ja toiminnan välillä yhtä paljon, kuin joissain aiemmin tehtyjen tutkimusten tuloksissa haastatelluilla oli esiintynyt. Esimerkiksi Árnadóttirin ym. (2021) tutkimuksessa yksikään osallistuja ei voinut ajatella lopettavansa lentämistä, vaikka he olivat tietoisia lentomatkailun ongelmista.

## **8. Pohdinta ja johtopäätökset**

Tutkimuskirjallisuus toteaa, kuinka lentämisestä on tullut yhteiskunnassamme normi (Shaw & Thomas 2006: 213). Haastattelut tukevat tätä käsitystä. Suurimmalla osalla haastateltavista oli tapa tai toivomus käydä ulkomaanlomalla vuoden tai parin välein, minne naapurimaita lukuun ottamatta he matkustaisivat pääsääntöisesti lentämällä. Yhteiskunnan rakenteet tukevat lentämistä matkustusmuotona esimerkiksi hinnan ja helpompien matkajärjestelyjen suhteen, mikä luonnollisesti tekee lentämisen normin purkamisesta haastavampaa. Yksi haastateltavista oli kuitenkin lopettanut lentämisen kokonaan, ja lähes kaikki loputkin haastateltavat kertoivat voivansa harkita muita matkustusmuotoja lentokoneen sijasta, ainakin tiettyjen ehtojen täytyessä. Tämä antaa viitettä siitä, että asenteet ovat muutoksessa, kuten aikaisemmissakin tutkimuksissa on havaittu. Muiden matkustusmuotojen ongelmia kuitenkin nähtiin olevan esimerkiksi niiden hitaus ja vaivalloisuus. On luultavaa, että asenteiden muuttuessa ja maata pitkin matkustamisen lisätessä suosiotaan, myös eri kulkuyhteydet kuin lentäminen tulevat sujuvimmiksi, mikä puolestaan taas voi lisätä niiden suosiota lentämisen kustannuksella.

Lentämisen verottaminen nähtiin aikaisemmassa tutkimuksessa negatiivisena (Hares ym. 2010: 470), tämän työn haastatteluissa positiivisena. Hintaan liittyvät keinot nostettiin useissa kohdissa haastatteluja esiin keinona vähentää lentomatkustamista, ja niitä pidettiin usein mahdollisista keinoista parhaina. Haastatellut opiskelijat vaikuttivatkin olevan hyvin suopeita hintaan liittyviä keinoja kohtaan. Pääsääntöisesti haastateltavat eivät kokeneet lentomatkustamista kalliina tai kokivat sen suorastaan halvaksi. On mahdollista, että heidän positiivinen suhtautumisensa hintaan liittyviin keinoihin lentämisen rajoittamiseksi johtuu siitä, että he kokivat, ettei se estäisi heitä lentämästä. Tämä herättää kysymyksen siitä, kuinka paljon lentämisen hinnan pitäisi kasvaa, jotta sillä todella olisi vaikutusta tehtävien matkojen määrään. Vaikka Hares ym. (2010) havaitsivat tutkimuksessaan ihmisten suhtautuvan erittäin kielteisesti lentämisen verotuksen lisäämiseen, myönteisemmin siihen suhtautuivat osallistujat, jotka uskoivat pystyvänsä silti maksamaan lentojen hinnan. Tämä sekä tämän tutkimuksen haastattelujen tulokset tukevat toisiaan ja antavat viitteitä siitä, että rajoituskeinoina on helppo hyväksyä sellaisia, millä ei uskota olevan itseensä vaikutuksia. Tämä luonnollisesti saattaa kyseenalaiseksi tällaisten keinojen tehokkuuden.

Aiemmin tutkimuksessa esiteltiin Haresin ym. (2010) kohtaamat kolme muuria, jotka ovat esteenä matkustuskäyttäytymisen muutokselle. Nämä olivat vaihtoehtoisten kulkuneuvojen hylkääminen, haluttomuus muuttaa matkustuskäyttäytymistä sekä vastuun siirtäminen muille. Tämän tutkimuksen haastatteluissa havaittiin kaikki kolme muuria jossain määrin. Haastateltavat olivat huomattavan avoimia ajatukselle muiden kulkuneuvojen

käytöstä erityisesti, kun he matkustivat naapurimaihin. Kuitenkin matkakohteen ollessa kauempana, haastateltavilla ei ollut enää yhtä paljon kokemusta muiden kulkuneuvojen käytöstä ja niiden käytölle saattoi tulla ehtoja, kuten nopeammat junayhteydet. Näin mahdollisuus käyttää muita kulkuneuvoja lentokoneen sijaan ei enää toteutunut käytännössä kuin harvoissa tapauksissa. Mantereiden välisessä matkailussa lentokone nähtiin pitkälti ainoana vaihtoehtona. Useat haastateltavat ilmaisivat pystyvänsä kuvittelemaan muuttavansa matkailukäyttäytymistään ainakin jossain määrin, kuten juuri matkustavansa läheisempiin kohteisiin muilla kulkuneuvoilla. Toisaalta selkeästi suurin osa haastateltavista kertoi uskovansa heidän tulevaisuuden matkailunsa pysyvän pitkälti samanlaisena kuin nykyään. Tästä voidaan ennakoida, ettei haastateltavilla luultavasti tapahdu radikaaleja muutoksia matkustuskäyttäytymisessä lähiaikoina eikä heillä ole juurikaan halukkuutta oma-aloitteiseen matkustuskäyttäytymisen muutokseen. Vaikka useat haastateltavat näkivät kuluttajien olevan osaltaan vastuussa lentämisen ympäristöhaitoista, vastuuseen nimettiin paljon myös muita tahoja, näin siirtäen iso osa vastuusta muille tekijöille.

Kun tarkastellaan niitä keinoja, jotka haastateltavat nimesivät heidän mielestään parhaiksi lentomatkailun rajoittamiseksi, huomataan, että niistä käytännössä kaikki ovat päättäjien vaikutettavissa jossain määrin. Päättäjät voivat vaikuttaa suoraan tietoisuuden lisäämiseen, verotuksen kautta hinnoitteluun sekä tukemalla ja kehittämällä julkista liikennettä olisi paremmin ja helpommin vaihtoehtoja lentämiselle kotimaassa ja valtioiden välisellä yhteistyöllä kansainvälisesti. Tukemalla ekologisempia matkustusmuotoja ja lopettamalla lentojen tukemisen voidaan ohjata hintaa vielä enemmän, mikä lisäisi kestävämpien matkustusmuotojen houkuttelevuutta. Parantamalla maata pitkin matkustamisen mahdollisuuksia voidaan yrittää vaikuttaa asenneilmapiiriin ja saada siitä houkuttelevampaa, mikä voi edistää matkailun mielikuvan muuttumista niin, ettei sitä enää dominoi lentäminen. Päättäjien voisi olla myös mahdollista edistää lentämisen vaihtoehtojen markkinointia. Päättäjien suurta vaikutusmahdollisuutta voidaan verrata siihen, mitä tahoja haastateltavat nimesivät vastuuseen lentomatkailun ympäristöhaitoista. Vastuuseen nimettiin yhtä usein lentoyhtiöt, kuluttajat ja päättäjät, harvemmin matkanjärjestäjät tai lentokoneiden valmistajat. Haastatellut näkivät vastuun olevan jakautunut kaikille toimijoille, mutta jos lentojen määrää halutaan saada laskemaan, avaimet siihen nähtiin olevan toimiviksi koettujen rajoituskeinojen kautta erityisesti päättäjillä.

On positiivista, että haastateltavista kaikki paitsi yksi kokivat, että heidän valinnoillaan on merkitystä edes jossain määrin. Haastateltava, joka vastasi, ettei koe valinnoillaan olevan merkitystä, suhtautui kenties kaikkein kielteisimmin lentämisen

korvaamiseen muilla matkustusmuodoilla, ja haastattelun perusteella hän oli myös yksi vähiten kuluttamisen ilmastokysymyksiä pohtiva osallistuja. Tutkimus ei kuitenkaan keskittynyt valintojen ja tekojen merkityksellisyyden kokemiseen ja niiden yhteyteen toimintaan ja asenteisiin, vaan valintojen merkityksestä kysyttiin vain lyhyesti siten, että siihen saattoi vastata lyhimmillään kyllä tai ei. Tämän vuoksi tutkimuksen pohjalta ei voi tehdä johtopäätöstä, että yksilöiden täytyy kokea teoillansa olevan merkitystä, jotta he voisivat tehdä omaehtoisesti ympäristöystävällisempiä valintoja, mutta tähän suuntaan on viitteitä.

Osassa haastatteluja nousi esiin ajatus siitä, että ihmisillä on oikeus matkustaa ja vapaus valita lentokone kulkuneuvoksi, eikä sitä voi kieltää. Osa myös kertoi, että matkustaminen lomalle on ikään kuin ansaittu irtiotto arjesta, luksusta, johon on oikeus silloin tällöin. Kuten aikaisemmissakin tutkimuksissa on havaittu (Becken 2007), yksilönvapaus koetaan tärkeänä, ja ihmiset, erityisesti paljon matkustavat, kokivat mahdottomana hyväksyä matkustamisen rajoittamisen. Samaan aikaan on tehtävä nopeita toimia, jos ilmaston lämpeneminen halutaan rajoittaa 1,5 asteeseen, minkä vuoksi olisi tärkeää vähentää myös lentomatkailun päästöjä kiireellä. Vaihtoehtoisia matkustusmuotoja pitäisi tukea ja niiden näkyvyyttä lisätä, jotta kenelläkään ei olisi sitä ajatusta, että lentämisen lopettaminen tarkoittaisi matkailun lopettamista. Tämä ajatustapa ilmeni muutamassa haastattelussa erityisesti, kun puhuttiin siitä, miksi ihmiset ovat haluttomia muuttamaan matkailutottumuksiaan kestävämmiksi (matkailu on ansaittua, parantaa yksilön hyvinvointia ja auttaa jaksamaan arkea) sekä yhdessä haastattelussa, kun haastateltava kommentoi ajatusta henkilökohtaisesta hiilibudjetista (lentämistä ei pidä demonisoida, sillä ihmiset tarvitsevat positiivisia vapaa-ajanviettotapoja). Kuten Gössling ym. (2019) kirjoittivat, kysymys lentomatkailun välttämättömyydestä on aihe, jota ei haluta käsitellä. Haastateltavat näkivät matkailun jatkuvan pitkälti samanlaisena kuin nykyisin, kuitenkin sen teknologian kehittyen vähäpäästöisemmäksi, mutta he eivät nostaneet esille mitään poliittisia päätöksiä tai suuremman määrän trendejä, jotka hillitsisivät lentämistä. Haastateltavista suurin osa saa lentomatkailusta henkilökohtaista hyötyä, ja saatettiin kokea, että yksi edestakainen lentomatka vuodessa on täysin hyväksyttävää ja oikeutettua, eikä näin ajattelevilla kenties ollut halua kyseenalaistaa vuosittaisen lentomatkansa välttämättömyyttä riippumatta siitä, että he tunnistivat lentämisen kiihdyttävän ilmastonmuutosta. Myös se, että haastateltavat kokivat parhaaksi rajoittamistavaksi hintaohjailun, jonka vaikuttavuus on kyseenalainen, viittaa siihen, ettei lentomatkailusta olla halukkaita luopumaan vapaaehtoisesti.



Mahdolliset erot verrattuna aikaisempiin tutkimuksiin voivat johtua eri maantieteellisestä alueesta, kun tämän tutkimuksen empiirinen osio tarkastelee suomalaisia, sekä ryhmästä, joka on rajattu opiskelijoihin. Huomattavan eron moniin aikaisempien vuosien tutkimuksiin tuo myös covid-19-pandemian aiheuttama globaali tilanne, joka suurella todennäköisyydellä on vaikuttanut ihmisten suhtautumiseen matkailuun tai ainakin antanut siihen uudenlaista näkökulmaa. Tämä tilanne on saattanut herättää aivan uusia epävarmuustekijöitä matkailun tulevaisuuden suhteen.

Kuten aikaisemmissakin tutkimuksissa on havaittu (Hares ym. 2010: 466, Gössling ym. 2008: 875), myös haastatteluissa matkustaminen nähtiin helposti poikkeuksena muuhun kulutukseen, eikä matkoja suunniteltaessa mietitä ilmastonmuutosta tai sen herättämiä huolia. Kun kaikki haastateltavat kertoivat ilmastokysymysten vaikuttaneen heidän kulutukseensa edes hieman, osalla paljon, tämä ei aina koskenut matkustamista. Melkein puolet haastateltavista sanoivat, etteivät ilmastokysymykset ole vaikuttaneet heidän matkustamiseensa ollenkaan. Tätä perusteltiin muun muassa sillä, etteivät he matkusta paljoa, jolloin matkan vuoden parin välein ei nähty olevan ongelma. Tämä ajattelutapa on hyvin ongelmallinen, sillä lentomatkustamisesta koituu niin paljon päästöjä, että se on käytännössä hyvin vaikea mahdollistaa yksilön kestävään vuosittaiseen hiilibudjettiin. Näissä tuloksissa näkyy sama ilmiö kuin Becken (2004) on havainnut, eli tekojen ympäristöhaitat koetaan eri tavalla riippuen siitä hyödystä, joka teosta saadaan. Tämä tarkoittaa, että lentomatkustamisen ilmastohaitat voidaan kokea pienempinä kuin ne todellisuudessa ovat, koska lentomatkustamisesta saatu henkilökohtainen hyöty on suuri.

Haastatteluista saatuja tuloksia siitä, kuinka lentomatkailua voidaan oikeuttaa ja mahdollista kognitiivista dissonanssia vähentää, voidaan verrata tutkimuskirjallisuuden tuloksiin. Árnadóttir ym. (2021) havaitsivat tutkimuksessaan lentomatkailun oikeuttamiseen käytettävien keinoja, jotka ovat vastuun siirtäminen, kompensoiva toiminta, tiedon puute, vaihtoehtojen puute, hyödyt voittavat haitat sekä päästöhyvytys. Haastatteluissa näistä keinoista käytettiin vastuun siirtämistä, vaihtoehtojen puutetta ja ajatusta siitä, että hyödyt ovat haittoja suuremmat. Näiden keinojen kanssa menee osittain päällekkäin toisessa tutkimuksessa havaitut keinot lievittää kognitiivista dissonanssia, joita olivat seuraamusten kieltäminen, alaspäin vertaaminen (voisi toimia vielä huonommin), vastuun kieltäminen ja/tai siirtäminen, kontrollin kieltäminen (esimerkiksi resurssien puutteen takia), erityistilanteeksi käsittäminen ja hyötyjen kautta kompensointi (Juvan & Dolnicar 2014). Vastuun siirtämisen lisäksi esiintyi seuraamusten kieltämistä, kun jotkut haastateltavat ajattelivat, ettei yksi lentämällä tehty matka vuoden tai kahden välein vielä ole ongelma, tai että sillä ei vielä ole

liiallisia negatiivisia vaikutuksia. Samaan ajatukseen yhden lentomatkan hyväksyttävyydestä vuoden parin välein liittyy alaspäin vertaamista keinona lievittää kognitiivista dissonanssia. On helppo ajatella, ettei itse tarvitse muuttaa käyttäytymistään kestävämmäksi, koska suuri joukko ihmisiä toimii vielä paljon epäekologisemmin. Joissain haastatteluissa matkustaminen miellettiin erityistilanteeksi muusta kuluttamisesta, jolloin ilmastovaikutuksiin ei kiinnitetty huomiota. Tämä näkyi siinä, että vaikka kaikki haastatellut opiskelijat miettivät kestävyyttä yleisessä kulutuksessaan, kaikki eivät miettineet sitä matkailussa. Osa opiskelijoista myös näki, että matkailu, tehtiin se sitten lentämällä tai jollain muulla kulkumuodolla, on ansaittua luksusta ja näin ollen poikkeus muuhun kuluttamiseen. Vaikka kukaan haastateltu ei suoranaisesti ilmaissut lentomatkustamisensa oikeutukseksi kontrollin puutetta, resurssien käytön näkökulmasta lentäminen nähtiin hyvänä matkustamismuotona, koska se on nopeaa ja usein halpaa ainakin verrattuna toisiin kulkuneuvoihin.

Tutkimuksessa ennakoitiin, että lentäjien dilemma on esillä saaduissa tuloksissa vahvasti, mutta selviä merkkejä tästä ei ilmennyt. Haastatteluissa ei kuitenkaan kysytty suoraan syyllisyyden kokemuksista tai kognitioiden ristiriidoista, eivätkä haastateltavat maininneet kokevansa niitä. Näin ollen ei voida myöskään poissulkea mahdollisuutta syyllisyyden- tai häpeäntunteeseen. Myöskään lentohäpeää ei havaittu, johon saattaa vaikuttaa samat syyt. Näihin teemoihin voisi keskittyä enemmän erillisessä tutkimuksessa. Yksi haastateltavista oli lopettanut lentämisen kokonaan, mutta haastattelu ei keskittynyt syyllisyyteen tai häpeää, eikä näin ollen selvinnyt, oliko kyseinen haastateltava kokenut näitä tunteita vielä lentäessään.

Eräs haastateltava nosti esiin ajatuksen siitä, kuinka hitaampi, maata pitkin tehty matka itsessään voisi olla elämys. Tämä voisi muuttaa kuvan, jollaisena helposti näemme matkustamisen, tarjota uusia kokemuksia samalla, kun negatiiviset ilmastovaikutukset vähenisivät. Lentäminen koettiin haastatteluissa huomattavasti useammin epämukavana kuin mukavana. Matkailun uudenlaisessa ajattelussa ja maata pitkin matkustamisen markkinoinnissa on täten paljon potentiaalia.

Kuten kaikissa tutkimuksissa, myös tässä työssä oli haasteita ja puutteita. Yksi keskeisimpiä haasteita oli tutkimuksen pieni otanta, joka ei mahdollistanut korrelaatioiden havaitsemista taustatietojen ja suhtautumisen tai toiminnan välillä. Tämän vuoksi haastateltavien taustatiedot jätettiin huomiotta. Haastatteluista saatuja tuloksia ei voi yleistää, vaan ne kuvaavat juuri kyseisen joukon kokemuksia. Otannan pieni koko onkin syytä pitää mielessä tuloksia tarkasteltaessa. Aiheen tulevissa tutkimuksissa olisikin hyvä kasvattaa

otantaa. Tarpeeksi isolla otannalla voisi tutkia taustatietojen, kuten sukupuolen, iän tai sosioekonomisen aseman vaikutusta tuloksiin.

Toinen puute työssä liittyy haastattelukysymyksien asetteluun. Kysymykset olisi voinut muotoilla ja erityisesti valikoida paremmin, siten että niillä olisi saanut vielä laajemmin vastauksia tutkimuskysymyksiin ja samalla tiettyjä kysymyksiä olisi ollut syytä rajata pois, keskittyen oleellisempiin aiheisiin. Tähän puutokseen havahduttiin vasta haastattelujen jälkeen tulosten analyysivaiheessa, kun kävi ilmi, että jostain teemoista olisi voinut yrittää hankkia enemmän tietoa haastateltavilta samalla, kun osaa haastatteluissa kysytyistä aiheista ei hyödynnetty lopulta tutkimuksessa. Haastatteluissa oli esimerkiksi suhteellisen paljon aiheeseen johdattelevia kysymyksiä, ja kysymyksiä haastateltavien matkustushistoriasta ja -tavoista, joista ei ollut niin paljon apua tutkimuskysymyksiin vastaamisessa, kuin toisista, keskeisempiä teemoja syventävistä kysymyksistä olisi voinut olla.

Käytetyssä tutkimuskirjallisuudessa on suhteellisen paljon 10–20 vuotta vanhoja tutkimuksia, mikä on yksi kritisoitava asia tutkielmassa. Niiden sijasta olisi voinut yrittää löytää vielä enemmän tuoreempaa tutkimustietoa. Ilmastomuutokseen liittyvää tutkimusta tehdään paljon ja se on luonnollisesti myös matkailussa hyvin ajankohtaista, kun ilmastokriisin torjumiseksi on löydettävä keinoja, joten lähteitä on paljon.

Tämä tutkimus valottaa suhtautumista lentomatkailuun, mutta jättää paljon teemoja ja näkökulmia tarkastelematta, mikä tarjoaa oivallisia lähtökohtia seuraaviin tutkimuksiin. Haastateltavia voitaisiin pyytää suoraan arviota siitä, kokevatko he ristiriitaa lentämisen ja ilmastomuutoksen hillitsemisen välillä yleisesti tai omalla kohdallaan. Olisi kiinnostavaa perehtyä enemmän niihin keinoihin, joilla ihmiset oikeuttavat ekologisesti kestäväntä toimintaansa ja siihen, kokevatko he syyllisyyttä tai häpeää lentämisestä. Tutkimuksessa voisi myös keskittyä Árnadóttirin ym. (2021) havaitsemiin kuuteen tapaan, joilla ihmiset oikeuttavat lentomatkestamistaan. Tulevissa tutkimuksissa tutkimusasetelmaa voisi muuttaa myös siten, että haastattelisi ihmisiä, jotka ovat lopettaneet lentomatkojen kokonaan pureutuen syihin, jotka ovat saaneet heidät muuttamaan matkustuskäyttäytymistään. Ilmastomuutoksen hillitsemisen kannalta olisi keskeistä selvittää, mikä motivoi jotkut ihmiset lopettamaan lentomatkojen.

## 9. Lähteet

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50(2) 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)

- Alasuutari, P. (2011). *Laadullinen tutkimus 2.0*. 4. p. Vastapaino. Tampere.
- Altinay, L. & Paraskevas, A. (2008). *Planning Research in Hospitality and Tourism*. Routledge.
- Árnadóttir, Á., Czepkiewicz, M. & Heinonen, J. (2021). Climate change concern and the desire to travel: How do I justify my flights?. *Travel Behaviour and Society*. 24(2021) 282-290. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.05.002>
- Baumeister, S. (2020). Mitigating the Climate Change Impacts of Aviation through Behavioural change. *Transportation Research Procedia*. 48(2020) 2006-2017. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.230>
- BBC (2019). Climate change: Should we fly, drive or take a train? 5.2.2024 <<https://www.bbc.com/news/science-environment-49349566>>
- Becken, S. (2002). Analysing International Tourist Flows to Estimate Energy Use Associated with Air Travel. *Journal of Sustainable Tourism*, 10(2) 114-131. <https://doi.org/10.1080/09669580208667157>
- Becken, S. (2004). How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes. *Journal of Sustainable Tourism*. 12(4) 332-345. <https://doi.org/10.1080/09669580408667241>
- Becken, S. (2007). Tourists' Perception of International Air Travel's Impact on the Global Climate and Potential Climate Change Policies. *Journal of Sustainable Tourism*. 15(4) 351-368. <https://doi.org/10.2167/jost710.0>
- Bergero, C., Gosnell, G., Gielen, D., Kang, S., Bazilian, M. & Davis, S. (2023). Pathways to net-zero emissions from aviation. *Nature Sustainability*. 6(4) 404-414. <https://doi.org/10.1038/s41893-022-01046-9>
- Bergin-Seers, S. & Mair, J. (2009). Emerging green tourists in Australia: Their behaviours and attitudes. *Tourism and Hospitality Research*. 9(2) 109-119. <https://doi.org/10.1057/thr.2009.5>
- Büchs, M. (2016). The role of values for voluntary reductions of holiday air travel. *Journal of Sustainable Tourism*. 25(2) 234-250. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1195838>
- Burr, V. (2015). *Social Constructionism: Third Edition*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315715421>
- Ceron, J. P. & Dubois, G. (2007). Limits to tourism? A backcasting scenario for sustainable tourism mobility in 2050. *Tourism & Hospitality: Planning & Development*. 4(3) 191-209. <https://doi.org/10.1080/14790530701736598>

- CNBC (2017). Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth. 2.2.2024 <<https://www.cnn.com/2017/12/07/boeing-ceo-80-percent-of-people-never-flown-for-us-that-means-growth.html>>
- Cohen, S. A. & Higham, J. E. S. (2011). Eyes wide shut? UK consumer perceptions on aviation climate impacts and travel decisions to New Zealand. *Current Issues in Tourism*. 14(4) 323-335. <https://doi.org/10.1080/13683501003653387>
- Cohen, S. A., Higham, J. E. S. & Cavaliere, C. T. (2011). Binge Flying - Behavioural Addiction and Climate Change. *Annals of Tourism Research*. 38(3) 1070-1089. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.01.013>
- Davison, L., Littleford, C. & Ryley, T. (2014). Air travel attitudes and behaviours: the development of environment-based segments. *Journal of Air Transport Management*. 36, 13-22. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.12.007>
- Decrop, A. (1999). Triangulation in qualitative tourism research. *Tourism Management*. 20(1) 157-161. [https://doi.org/10.1016/s0261-5177\(98\)00102-2](https://doi.org/10.1016/s0261-5177(98)00102-2)
- Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino. Tampere.
- ETOA. (2020). The European Tourism Association (ETOA) Declares a Climate Emergency. 23.10.2021 <<https://www.etoa.org/wp-content/uploads/2020/12/The-European-Tourism-Association-ETOA-Declares-a-Climate-Emergency.2020.12.16.pdf>>
- European Union (2020). The European Climate Law. 14.2.2024 <[https://climate.ec.europa.eu/system/files/2020-09/factsheet\\_ctp\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/system/files/2020-09/factsheet_ctp_en.pdf)>
- Festinger, L. (1957). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford University Press. Stanford.
- Greener, S. (2008). *Business Research Methods*. London: Ventus Publishing
- Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global Environmental Change*. 12(4) 283-302. [https://doi.org/10.1016/s0959-3780\(02\)00044-4](https://doi.org/10.1016/s0959-3780(02)00044-4)
- Gössling, S. (2009). Carbon neutral destinations: a conceptual analysis. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1) 17-37. <https://doi.org/10.1080/09669580802276018>
- Gössling, S., Broderick, J., Upham, P., Ceron, J.-P., Dubois, G., Peeters, P. & Strasdas, W. (2007). Voluntary Carbon Offsetting Schemes for Aviation: Efficiency, Credibility and Sustainable Tourism. *Journal of Sustainable Tourism*. 15(3) 223-248. <https://doi.org/10.2167/jost758.0>
- Gössling, S. & Dolnicar, S. (2022). A review of air travel behavior and climate change. *WIREs Climate Change*, 14(1). <https://doi.org/10.1002/wcc.802>

- Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S. & Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the ‘necessity’ of air travel. *Journal of Air Transport Management*, 81, 101722. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>
- Gössling, S., Hultman, J., Haglund, L., Källgren, H. & Revahl, M. (2009). Voluntary carbon offsetting by Swedish Air Travellers: Towards the Co-creation of Environmental Value? *Current Issues in Tourism*, 12(1) 1-19.
- Gössling, S. & Humpe, A. (2020) The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- Gössling, S., Humpe, A. & Bausch, T. (2020). Does ‘flight shame’ affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*. 266, 122015. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>
- Gössling, S. & Peeters, P. (2007). 'It Does Not Harm the Environment!' An Analysis of Industry Discourses on Tourism, Air Travel and the Environment. *Journal of Sustainable Tourism*. 15(4) 402-417. <https://doi.org/10.2167/jost672.0>
- Gössling, S., Peeters, P., Ceron, J.-P., Dubois, G., Patterson, T & Richardson, R. B. (2005). The eco-efficiency of tourism. *Ecological Economics*. 54(4) 417-434. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2004.10.006>
- Gössling, S., Peeters, P. & Scott, D. (2008). Consequences of Climate Policy for International Tourist Arrivals in Developing Countries. *Third World Quarterly*, 29(5) 873-901. <https://doi.org/10.1080/01436590802106007>
- Hares, A., Dickinson, J. & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*. 18(3) 466-473. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018>
- Higham, J., Cohen, S. & Cavaliere, C. (2014a). Climate change, discretionary air travel and the “flyers’ dilemma”. *Journal of Travel Research*. 53(4) 462-475. <https://doi.org/10.1177/0047287513500393>
- Higham, J., Cohen, S., Cavaliere, C., Reis, A. & Finkler, W. (2014b). Climate change, tourist air travel and radical emissions reduction. *Journal of Cleaner Production*. 111(2016) 336-347.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2008). *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus.
- ICAO (2021). The World of Air Transport in 2019. 28.10.2021 <<https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx>>

- IPCC (2023). Climate Change 2023 Synthesis Report – Summary for Policymakers. 5.4.2024  
 <[https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_SYR\\_SPM.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf)>
- Jacobson, L., Åkerman, J., Giusti, M. & Bhowmik, A. (2020). Tipping to Staying on the Ground: Internalized Knowledge of Climate Change Crucial for Transformed Air Travel Behavior. *Sustainability*. 12(5) 1994. doi:10.3390/su12051994
- Juvan, E. & Dolnicar, S. (2014). The attitude-behaviour gap in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research*. 48. 76-95. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.05.012>
- Klöwer, M., Allen M. R., Lee D. S., Proud, S. R., Gallagher, L. & Skowron, A. (2021). Quantifying aviation's contribution to global warming. *Environmental Research Letters*, 16(10). <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ac286e>
- Landon, A., Woosnam, K., Keith, S., Tarrant, M., Rubin, D. & Ling, S. (2019) Understanding and modifying beliefs about climate change through educational travel. *Journal of Sustainable Tourism*. 27:3, 292-307. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1560452>
- Lee, D., Fahey, D., Forster, P., Newton, P., Wit, R., Lim, L., Owen, B. & Sausen, R. (2009). Aviation and global climate change in the 21st century. *Atmospheric Environment*. 43(2009) 3520-3537. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2009.04.024>
- Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty, S. J., Freeman, S., Forster, P. M., Fuglestvedt, J., Gattelman, A., De Leon, R. R., Lim, L. L., Lund, M. T., Millar, R. J., Owen, B., Penner, J. E., Pitari, G., Prather, M. J.,...Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244, 117834. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>
- Lorenzoni, I., Nicholson-Cole, S., Whitmarsh, L. (2007). Barriers perceived to engaging with climate change among the UK public and their policy implications. *Global Environmental Change*. 17(3-4), 445-459.
- McKercher, B., Prideaux, B., Cheung, C. & Law, R. (2010). Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*. 18(3) 297-317. <https://doi.org/10.1080/09669580903395022>
- Mead, G. H. (1936). *Movements of Thought in the Nineteenth Century*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Neill, D., Fanning, A., Lamb, W. & Steinberger, J. (2018). A good life for all within planetary boundaries. *Nature Sustainability*. 1(88)

- O'Brien, K & Sygna, L. (2013). Responding to Climate Change: The Three Spheres of Transformation. *Proceedings of the Transformation in a Changing Climate*. 19-21 June 2013, Oslo, Norway. University of Oslo (pp.16-23). ISBN 978-82-570-2000-2.
- Olivier, J.G.J. & Peters, J.A.H.W. (2020). *Trends in global CO2 and total greenhouse gas emissions: 2020 report*. PBL Netherlands Environmental Assessment Agency. The Hague
- Olsthoorn, X. (2001). Carbon dioxide emissions from international aviation: 1950-2050. *Journal of Air Transport Management*. 7(2) 87-93. [https://doi.org/10.1016/s0969-6997\(00\)00031-4](https://doi.org/10.1016/s0969-6997(00)00031-4)
- One Planet Sustainable Tourism Programme (2021). Glasgow Declaration: a Commitment to a Decade of Climate Action. 23.10.2021 <<https://www.oneplanetnetwork.org/sustainable-tourism/glasgow-declaration>>
- Peeters, P. M. (2017). *Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges. How can tourism become 'climatically sustainable'?*, Delft University of Technology, Delft.
- Penner, J.E., Lister, D.H., Griggs, D.J., Dokken, D.J. & McFarland, M. (Eds.) (1999). Summary for policymakers: aviation and the global atmosphere. A special report of IPCC working groups I and III. 19.11.2020 <<https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/8209/-IPCC%20Special%20report,%20Aviation%20and%20the%20Global%20Atmosphere-19991758.pdf?sequence=2&amp%3BisAllowed=>>>
- Randles, S. & Mander, S. (2009). Aviation, consumption and the climate change debate: 'Are you going to tell me off for flying?'. *Technology Analysis & Strategic Management*. 21(1) 93-113. <https://doi.org/10.1080/09537320802557350>
- Rosenthal, E. (2010). Can we kick our addiction to flying? The Guardian. 14.1.2021 <<https://www.theguardian.com/environment/2010/may/24/kick-addiction-flying>>
- Scott, D. & Gössling, S. (2022). From Djerba to Glasgow: have declarations on tourism and climate change brought us any closer to meaningful climate action? *Journal of Sustainable Tourism*. 30(1) 199-222. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.2009488>
- Shaw, S. & Thomas, C. (2006). Discussion Note: Social and Cultural Dimensions of Air Travel Demand: Hyper-Mobility in the UK? *Journal of Sustainable Tourism*. 14(2) 209-215. <https://doi.org/10.1080/09669580608669053>



- Simpson, M.C., Gössling, S., Scott, D., Hall, C.M., & Gladin, E. (2008). *Climate Change Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector: Frameworks, Tools and Practices*. UNEP, University of Oxford, UNWTO, WMO: Paris, France
- Sullivan, A. (2020). To Fly or not to Fly? The Environmental Cost of Air Travel. *Deutsche Welle*. 16.9.2021 <<https://www.dw.com/en/to-fly-or-not-to-fly-the-environmental-cost-of-air-travel/a-42090155>>
- Tourism Panel on Climate Change (TPCC) (2023). *Tourism and Climate Change Stocktake 2023*. 5.4.2024 <<https://tpcc.info/stocktake-report/>>
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisältöanalyysi* (Uudistettu laitos). Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- United Nations. (2015). Paris Agreement. 30.9.2021 <[https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf)>
- United Nations World Tourism Organization (UNWTO) & International Transport Forum (ITF) (2019). *Transport-related CO<sub>2</sub> Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*. Madrid, Spain. <https://doi.org/10.18111/9789284416660>
- United Nations World Tourism Organization (UNWTO) & United Nations Environment Program (UNEP) (toim.) (2008). *Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges*. Madrid, Spain. 16.11.2020 <https://doi.org/10.18111/9789284412341> <[https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/imported\\_images/30875/climate2008.pdf](https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/imported_images/30875/climate2008.pdf)>
- Vuori, J. (2021). Aineiston tuottaminen. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Tampereen yliopisto. 9.3.2021 <<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/aineiston-tuottaminen/>>
- World Travel & Tourism Council. (2020) *Travel & Tourism Global Economic Impact & Trends 2020*. 4.4.2024 <<https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2020/Global%20Economic%20Impact%20Trends%202020.pdf?ver=2021-02-25-183118-360>>
- WPO. (2006). 30-Country Poll Finds Worldwide Consensus that Climate Change is a Serious Problem. 2.3.2021 <<https://worldpublicopinion.net/30-country-poll-finds-worldwide-consensus-that-climate-change-is-a-serious-problem/>>

- Wynes, S. & Nicholas, K. (2017). The climate mitigation gap: Education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters*. 12(7). 074024. doi:10.1088/1748-9326/aa7541
- Zheng, S. (2019). Not every tonne of aviation CO2 is created equal. The International Council on Clean Transport (ICCT). 16.4.2024 <<https://theicct.org/not-every-tonne-of-aviation-co2-is-created-equal/>>
- Åkerman, J., Kamb, A., Larsson, J. & Nässén, J. (2021). Low-carbon scenarios for long-distance travel 2060. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 99, 103010. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.103010>

## Liitteet

Haastattelurunko:

Liite 1.

- Mihin tiedekuntaan kuulut (luonnontieteet, tekniset tieteet, humanistiset tieteet...)
    - o Missä olet matkustanut? Millaisia matkoja olet tehnyt? (itsenäisesti, yksin tai ystävien kanssa, kuinka kauan)?
    - o Millä kulkuneuvoilla matkustat ulkomaille? Entä kotimaassa?
  - Mikä oli viimeisin ulkomaan matkakohteesi?
    - o Mikä, missä, milloin?
    - o Minkä perusteella valitsit kyseisen matkakohteen?
    - o Mikä matkailussa on parasta, mikä saa sinut matkustamaan?
  - Kaipaako matkustamista?
    - o Onko matkustamisessa jotain, mitä erityisesti kaipaat?
  - Onko covid-19 pandemia vaikuttanut matkasuunnitelmiisi? Jos on, millä tavalla (Ennen koronaa vs nyt)? Onko se vaikuttanut suhtautumiseesi matkailuun?
  - Jos ajattelet matkailuhistoriaasi, niin kuinka monta kertaa olet käyttänyt matkoillasi lentokonetta?
    - o Montako kertaa olet lentänyt viimeisen viiden vuoden aikana? Paljonko rahaa lentämiseen on mennyt? Millaisia lentoja (kotimaa, pitkän matkan, Euroopan...) olet tehnyt?
  - Mikä lentämisessä on matkustamisen kannalta hyvää? Mikä huonoa?
  - Voisitko kuvitella korvaavasi lentämisen jollain toisella matkustustavalla? Miksi? Miksi et?
- (Siirrytään ilmastonmuutoskysymyksiin ja lentämisen ekologisuuteen)
- Nykyään puhutaan paljon ilmastonmuutoksesta. Miten itse uskot, että ilmastonmuutokseen voidaan vaikuttaa nyt ja tulevaisuudessa?
  - Ovatko ilmastokysymykset vaikuttaneet omaan yleiseen kulutuskäyttäytymiseesi mitenkään?
    - o Miten?
  - Vaikuttavatko ilmastokysymykset matkustamiseesi? Onko ilmastonmuutos saanut sinut muuttamaan matkustuskäyttäytymistäsi? (esim. kuinka usein matkustaa, kulkuneuvo, kuinka kauan kohteessa)
  - Millaisia lentämisen aiheuttamia ympäristöhaittoja sinulle tulee mieleen?
    - o Näetkö, että lentämisellä on vaikutusta ilmastonmuutokseen?
  - Koetko olevasi huolissasi lentomatkailun vaikutuksista ilmastonmuutokseen?
  - Kenellä on mielestäsi vastuu lentämisen ympäristöhaittojen vähentämisestä?
    - o Miksi?
  - Koetko, että ihmisten lentämistä pitäisi rajoittaa ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi?

- Miksi, miksi ei?
- Mikä olisi toimivin keino muuttaa ihmisten matkustuskäyttäytymistä kestävämmäksi?
- Millaisina koet lentoyhtiöiden tarjoamat päästöhyvityspalvelut? (Kuluttajille on myös tarjolla mahdollisuus ostaa lennon yhteydessä päästöhyvitys, jota useat lentoyhtiöt tarjoavat matkustajilleen ja joilla voidaan kompensoida lentämisen aiheuttamia päästöjä (käytetään ilmastonmuutosta hillitseviin toimiin esim. puiden istutus, uusiutuvan energian rakentaminen, jätehuolto, maatalouden hiilensidonta))
- Millaisena koet lentämisen suuremman verottamisen?
- Millaisena koet ajatuksen henkilökohtaisesta hiilibudjetista? (Mikä tarkoittaa sitä, että yksilöllä olisi tietty sallittu määrä hiilidioksidia, jonka hän saisi vuosittain toiminnallaan aiheuttaa.)
- Millaisena näet tulevaisuuden matkailun? Millainen uskot oman matkailukäyttäytymisesi olevan tulevaisuudessa?
- Miksi ihmiset ovat haluttomia muuttamaan matkailutottumuksiaan?
- Mikä olisi mielestäsi paras tapa rajoittaa lentämistä?
- Koetko, että valinnoillasi on merkitystä?
- Onko sinulla vielä jotain aiheeseen liittyvää ajatusta, jota haluaisit sanoa?