

KARELIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Matkailu- ja palveluliiketoiminta

Susa Soininen

YMPÄRISTÖTIETOISUUDEN VAIKUTUS SUOMALAISTEN
MATKAILUUN

Opinnäytetyö
Joulukuu 2019



OPINNÄYTETYÖ
Joulukuu 2019
Matkailun koulutusohjelma

Tikkarinne 9
80200 JOENSUU
+358 13 260 600 (vaihte)

Tekijä
Susa Soininen

Nimeke
Ympäristötietoisuuden vaikutus suomalaisten matkailuun

Toimeksiantaja
Lasse Okkonen, SHAPE-hanke

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää lisääntyneen ympäristötietoisuuden vaikutuksia suomalaisten matkailuun ja matkailutottumuksiin. Näitä tuloksia verrataan matkailualan opiskelijoille suunnatusta kyselystä saatuihin vastauksiin. Vastauksia saatiin 85 kappaletta. Opinnäytetyön viitekehyksen muodostavat kestävä matkailu, suomalaisten matkailutottumukset ja ympäristötietoisuuden vaikutukset. Opinnäytetyön toimeksiantaja on kestävä matkailua kehittävä SHAPE-hanke (Sustainable Heritage Areas: Partnerships for Ecotourism).

Kyselytuloksista ilmeni, että vastaajat ovat melko huolissaan ilmastonmuutoksesta ja pitävät kestävä matkailua tärkeänä. Tämä ei kuitenkaan näy aina konkreettisesti matkailuvalinnoissa. Ympäristötietoisuus näkyy vastaajien matkailutottumuksissa, mutta vaikutus on melko pieni. Suurin osa kuitenkin olisi valmiita tekemään aiempaa kestävämpiä valintoja tulevilla matkoillaan.

Vastausten perusteella matkoista aiheutuvien päästöjen määrällä ei ole kovin suurta vaikutusta matkailuvalintoihin. Päästöjä enemmän kuitenkin vaikuttavat muut ympäristöasioita koskevat tekijät. Suurin osa vastaajista olisi valmis maksamaan ylimääräistä ympäristöystävällisemmistä lennoista, mutta huomattavasti harvempi olisi valmis päästökompensoimaan lentomatkustuksensa. Opinnäytetyössä kävi ilmi, että matkailualan opiskelijoille suunnatusta kyselystä saadut tulokset vastasivat hyvin suomalaisten yleisiä asenteita ja matkailutottumuksia.

Kieli
suomi

Sivuja 70
Liitteet 2
Liitesivumäärä 8

Asiasanat

matkailu, kestävä matkailu, kestävä kehitys, vastuullinen matkailu, ympäristötietoisuus, matkailutottumukset, kotimaanmatkailu, ulkomaanmatkailu, ilmastonmuutos



THESIS
December 2019
Bachelor of Hospitality Management

Tikkarinne 9
80200 JOENSUU
FINLAND
+ 358 13 260 600 (switchboard)

Author
Susa Soininen

Title
Impact of environmental awareness on Finnish tourism

Commissioned by
Lasse Okkonen, SHAPE-project

Abstract

The objective of the thesis was to examine the effects of increased environmental awareness on the travelling and travelling habits of Finnish people. These results were compared to the answers received from a survey directed to tourism students. There were 85 responses. Sustainable tourism, the travelling habits of Finnish people and the effects of environmental awareness form the framework for this thesis. The thesis was commissioned by the SHAPE-project (Sustainable Heritage Areas: Partnerships for Ecotourism), which develops sustainable tourism.

Based on the results of the survey, it appeared that the responders are quite worried about climate change and find sustainable tourism important. However, this does not always appear concretely in their travelling choices. Environmental awareness can be seen in the responders' travelling habits, but the impact is quite small. However, most of the responders would be ready to make more sustainable choices on their future travels.

According to the replies the amount of emissions caused by travels does not have a very big impact on travelling choices. However, other factors regarding environmental matters have a greater impact than emissions. Most responders would be ready to pay surcharge for more environmentally friendly flights, but significantly fewer would be ready to compensate their emissions from air travel. It also appeared that the results from the survey directed to tourism students correlated well with the general attitudes and travelling habits of Finnish people.

Language

Finnish

Pages 70

Appendices 2

Pages of Appendices 8

Keywords

tourism, sustainable tourism, sustainable development, responsible tourism, environmental awareness, travelling habits, domestic tourism, international tourism, climate change

Sisältö

1	Johdanto.....	5
2	Opinnäytetyön lähtökohdat.....	6
2.1	Toimeksiantaja.....	6
2.2	Opinnäytetyön tietoperusta ja viitekehys.....	6
2.3	Opinnäytetyön tehtävä ja menetelmälliset valinnat.....	8
3	Kestävä matkailu.....	9
3.1	Matkailun ympäristövaikutukset.....	9
3.2	Kestävä matkailu ja sen määritelmä.....	10
3.3	Kestävän matkailun osa-alueet.....	12
3.4	Kestävää matkailua edistävät organisaatiot ja yhdistykset.....	13
3.5	Kestävä matkailu kilpailuetuna.....	13
3.6	Kestävän matkailun kohderyhmät ja markkinointiviestintä.....	14
3.7	Kestävä matkailu Suomessa.....	15
4	Suomalaisten matkailutottumukset.....	17
4.1	Tilastotietoa suomalaisten matkailusta.....	17
4.2	Suomalaisten ulkomaanmatkailu.....	20
4.3	Kotimaanmatkailu Suomessa.....	22
4.4	Suomalaisten kuluttajakäyttäytyminen ja ostopäätökset matkaillessa.....	25
4.5	Suomalaisten suhtautuminen ilmastonmuutokseen.....	26
5	Ympäristötietoisuuden vaikutus.....	28
5.1	Ympäristötietoisuuden vaikutukset suomalaisten matkailutottumuksiin.....	28
5.2	Suomalaisten käyttämiä keinoja matkailun ympäristöhaittojen vähentämiseen.....	34
5.3	Lentopäästöjen hyvittäminen ja siihen liittyvät ongelmat.....	35
5.4	Lentovero ja siihen liittyvät ongelmat.....	37
6	Kyselytutkimus matkailualan opiskelijoille.....	39
6.1	Kyselylomakkeen suunnittelu ja aineistonkeruu.....	39
6.2	Kvantitatiivinen tutkimus.....	40
7	Kyselyn tulokset.....	42
7.1	Vastaajien taustatiedot.....	42
7.2	Suhtautuminen ilmastonmuutokseen ja kestävään matkailuun.....	44
7.3	Matkailuvalintoihin vaikuttavat tekijät.....	47
7.4	Vastaajien matkailutottumukset.....	54
7.5	Kestävämpään matkailuun käytettävät keinot.....	58
7.6	Kyselyn tulosten vastaavuus tietoperustan tuloksiin.....	63
8	Yhteenvedo ja johtopäätökset.....	65
9	Luotettavuus ja eettisyys.....	66
10	Pohdinta.....	68
	Lähteet.....	71

Liitteet

Liite 1	Saatekirje
Liite 2	Kyselylomake

1 Johdanto

Mediassa on puhuttu paljon ilmastonmuutoksesta ja ihmisten lisääntyneestä ”ilmastoahdistuksesta”. Monet matkailuyritykset ovat alkaneet käyttää ympäristöystävällisiä valintoja osana markkinointiaan. Tässä opinnäytetyössä selvitetään, onko ympäristötietoisuuden lisääntyminen kuitenkin konkreettisesti vaikuttanut suomalaisten matkailuun. Tietoperustassa esitettyjä tietoja suomalaisten asenteista ja matkailutottumuksista verrataan kyselyssä saatuihin matkailualan opiskelijoiden vastauksiin. Tavoitteena on selvittää miten hyvin ne vastaavat toisiaan.

Osa matkailijoista pyrkii matkailemaan kestävämmiin ja käyttää erilaisia keinoja ympäristöystävällisempään toimintaan. Osalle matkan hinta on tärkein tekijä matkaa varatessa. Osa haluaisi matkailla kestävämmiin, mutta ei ole valmis tekemään mitään sen toteutumiseksi. Opinnäytetyössä selvitetään sitä, miten iso osa vastaajista todella ottaa matkailun kestävyden huomioon valinnoissaan.

Opinnäytetyössä tutustutaan myös erilaisiin käytäntöihin, joilla matkailijat pyrkivät vähentämään matkailusta aiheutuvia ympäristöhaittoja ja pohditaan niiden toimivuutta. Opinnäytetyö on tutkimuksellinen ja tutkimus toteutetaan matkailualan opiskelijoille suunnatulla kyselyllä. Kyselyllä selvitetään opiskelijoiden matkailutottumuksia ja asenteita kestävästä matkailusta kohtaan.

Idea opinnäytetyöstä lähti liikkeelle omista pohdinnoistani aiheeseen liittyen ja kiinnostuksestani tutustua siihen tarkemmin. Myös ajankohtaisuus vaikutti aihevalintaan. Mediassa aihetta on käsitelty runsaasti, mutta uutisointi on vaikuttanut osittain ristiriitaiselta. Toisaalta ihmiset ovat huolissaan ympäristöasioista ja haluavat omalta osaltaan tehdä kestävämpiä ratkaisuja. Kuitenkin uutisoinnista myös selviää, etteivät nämä asiat aina siirry sanoista tekoihin.

2 Opinnäytetyön lähtökohdat

2.1 Toimeksiantaja

Opinnäytetyön toimeksiantaja on SHAPE-hanke, jonka virallinen nimi on Sustainable Heritage Areas: Partnerships for Ecotourism. Hankkeen tavoitteena on edistää kestävästä matkailusta. Se on kansainvälinen ja toimii eri hankealueilla kestävästä matkailun kehittämisen ja kestävästä kehityksen haasteiden parissa. Tavoitteena on kartoittaa paikallisia vahvuuksia ja kehittää niitä sekä jakaa tietoa kestävästä matkailusta. (Karelia 2019.)

Hankkeen tavoitteena on tarjota yrityksille, yhteisöille ja viranomaisille innovatiivisia lähestymistapoja ekomatkailuun. SHAPE pyrkii myös tarjoamaan ratkaisuja ekomatkailuun liittyviin alueellisiin haasteisiin. (SHAPE 2019.) Tuloksena saaduista tiedoista ja työkaluista kehitetään verkkopalvelu, joka on tarkoitettu toimimaan myös hankkeen päätyttyä. Verkkopalvelu pyrkii tuomaan palvelut esille helpolla ja houkuttelevalla tavalla. Hanke on käynnissä 8.5.2017 - 30.4.2020. (Karelia 2019.)

2.2 Opinnäytetyön tietoperusta ja viitekehys

Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys muodostuu kestävästä matkailusta, matkailun ympäristövaikutuksista sekä suomalaisten matkailutottumuksista ja ympäristötietoisuudesta. Kuvio 1 havainnollistaa opinnäytetyön keskeisiä käsitteitä.



Kuvio 1. Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys

Ympäristötietoisuuden lisääntyessä suomalaiset valitsevat kestävämpiä tapoja matkustaa ja tällä on vaikutusta heidän matkailutottumuksiinsa. Opinnäytetyön tietoperustassa käsitellään ensin kestäväää matkailua ja matkailun ympäristövaikutuksia. Tämän jälkeen käsitellään suomalaisten ympäristötietoisuutta ja matkailutottumuksia sekä ympäristötietoisuuden vaikutuksia matkailutottumuksiin.

Opinnäytetyön tiedonhankintamenetelmänä toimivat aiheeseen liittyvä lähdekirjallisuus sekä verkkolähteet. Lähdekirjallisuus käsittelee esimerkiksi vastuullista ja kestäväää matkailua, matkailun avainkäsitteitä ja suomalaisten matkailutottumuksia. Lähdeaineistona käytetyt verkkolähteet ovat ajankohtaisia artikkeleja, virallisia julkaisuja sekä aiheeseen liittyvää tilastotietoa. Aihetta käsittelevän kirjallisuuden vähäisyyden ja mahdollisimman ajantasaisen tiedon saamiseksi lähteinä on käytetty enimmäkseen verkkolähteitä.

Aiempia opinnäytetöitä löytyi useita kestävästä kehityksestä ja kestävästä matkailusta. Ympäristötietoisuuden vaikutuksista suomalaisten matkailuun ei kuitenkaan löytynyt juurikaan aiempaa selvitystä, minkä vuoksi halusin alkaa aihetta selvittämään. Samaan aihepiiriin liittyviä tuoreita opinnäytetöitä ovat kirjoittaneet Vivian Lawman (2019) aiheesta ”Nuoren aikuisen vastuulliset valinnat matkailussa” ja Pentti Oinonen (2016) aiheesta ”Matkailun ekologisuus ja

ympäristövaikutukset suomalaisten matkailutottumuksissa”. Lawmanin selvityksessä kävi ilmi, että vastuullinen matkailu kiinnostaa nuoria aikuisia ja he ovat valmiita tekemään vastuullisempia valintoja tulevaisuudessa. Oinosen opinnäytetyöstä selvisi, että suomalaiset ovat kiinnostuneita matkailusta aiheutuvista ympäristövaikutuksista. Hinta, nopeus ja mukavuus kuitenkin vaikuttavat valintoja tehdessä enemmän kuin ekologisuus.

Myöskään suomalaista tutkimuskirjallisuutta ympäristöystävällisyyden vaikutuksista ei juurikaan löytynyt, mutta internetissä on saatavilla esimerkiksi tilastotietoa ja kyselytutkimuksien tuloksia aiheeseen liittyen, kuten Kantar TNS:n toteuttama ilmastobarometri, Vakuutusyhtiö If:n teettämä Suomalaisten lomamatkailu 2019 sekä Sitran Resurssiviisas kansalainen -kyselytutkimus. Tilastokeskuksen sivuilla on luettavissa runsaasti tilastotietoa suomalaisten matkailusta sekä kotimaassa että ulkomailla.

2.3 Opinnäytetyön tehtävä ja menetelmälliset valinnat

Opinnäytetyö on tutkimuksellinen ja sen tehtävänä on selvittää, miten lisääntynyt ympäristötietoisuus mahdollisesti vaikuttaa suomalaisten matkailuun. Asiaa tarkastellaan työssä erilaisten matkailutilastojen ja kyselyiden tulosten pohjalta. Tavoitteena on selvittää vastaavatko tietoperustassa esitetyt suomalaisten asenteet ja matkailutottumukset ja omassa selvityksessäni esille tulleet tulokset toisiaan. Matkailualan opiskelijoille suunnatun kyselyn avulla selvitetään opiskelijoiden matkailutottumuksia ja asenteita kestävästä matkailusta kohtaan. Kyselyssä selvitetään myös sitä, huomioivatko opiskelijat omassa toiminnassaan kestävästä matkailun periaatteita.

Aineisto kerättiin Webropol-ohjelmalla toteutetulla sähköisellä kyselylomakkeella. Sähköiseen kyselylomakkeeseen päädyttiin, koska sen avulla tulosten käsittely on sujuvampaa kuin paperilomakkeiden kanssa. Sähköinen kyselylomake on myös helposti toimitettavissa vastaajille. Selvitys toteutettiin kyselytutkimuksena, koska sen avulla saadaan hyvin koottua ja selvitettyä opiskelijoiden matkailutottumuksia ja asenteita kestävästä matkailusta kohtaan.

Kyselylomakkeen toimivuus testattiin ensin koevastaajien avulla. Lomaketta kehitettiin ja muokattiin koevastaajilta saadun palautteen mukaisesti. Kyselylomakkeen oheen liitettiin saatekirje (liite 1), jossa kerrottiin vastaajalle tarvittavat opin- näytetyöhön ja kyselyyn liittyvät tiedot.

Kyselyä laatiessa tavoitteena oli saada kysymyksistä mahdollisimman johdonmu- kaisia ja selkeitä. Tärkeää oli kysymyksenasettelussa huolehtia siitä, etteivät ky- symykset ole monitulkintaisia. Kyselyssä pyrittiin välttämään kyllä/ei -kysymyksiä, joista saatava tieto on vähäistä. Kysymykset laadittiin opinnäytetyön tietoperus- tan pohjalta vastaamaan aiheen kannalta olennaisiin kysymyksiin. Aineistoa kä- siteltäessä kyselyyn saadut vastaukset koottiin yhteen ja analysoitiin.

3 Kestävä matkailu

3.1 Matkailun ympäristövaikutukset

Matkailun ja ilmastonmuutoksen suhdetta voidaan pitää vuorovaikutteisena. Il- mastonmuutoksella on vaikutuksia matkailuun, mutta matkailu myös edistää il- mastonmuutosta (Rahko 2007). Matkailulla on paljon erilaisia ympäristövaikutuk- sia ja sen aiheuttamat päästöt ja ympäristöhaitat nousevat usein esille ympäris- tövaikutuksista puhuttaessa. Kaikki ympäristövaikutukset eivät kuitenkaan ole negatiivisia.

Matkailusta aiheutuvien ympäristöhaittojen lisäksi sillä on välillisesti myös positiiv- isia vaikutuksia ympäristöön. Saatavat hyödyt kannustavat paikallisyhteisöjä suojelemaan ympäristöä ja huolehtimaan luonnon resurssien kestävästä käyttä- misestä. Koska luonto toimii alalla toimiville toimeentulon lähteenä, sen kestävä- tön käyttö esimerkiksi salametsästyksen ja metsien hakkuun muodossa voi vä- hentyä. Lisäksi matkailun alueelle tuomia tuloja käytetään joissakin kohteissa esi- merkiksi luonnon ja eläinten suojeluun sekä paikallisväestön koulutukseen. (Tu- runen 2010.)

Vaikka matkailulla on positiivisiakin vaikutuksia ympäristöön, se aiheuttaa vakavia ympäristöhaittoja. Siitä aiheutuu hiilidioksidipäästöjä, joista suuri osa on matkustamisesta aiheutuneita. Lentomatkailu muodostaa noin 20 prosenttia matkailun kokonaispäästöistä. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019.) Hiilidioksidipäästöjen lisäksi ympäristövaikutuksia ovat esimerkiksi uusiutumattomien luonnonvarojen, kuten polttoaineiden ja mineraalien väheneminen sekä biodiversiteetin eli luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen. Matkailu aiheuttaa eroosiota eli maaperän ja kallioperän kulumista. Eroosiota aiheuttavat esimerkiksi liikkuminen herkillä alueilla ja metsien hakkuu. (Verhelä 2014, 148.)

Matkailusta aiheutuu uhanalaisten alueiden kulumista ja tuhoutumista. Tästä esimerkkinä ovat turistimassojen vahingoittamat sademetsät ja koralliriutat. Myös historiallisten kohteiden kuluminen on yksi ympäristövaikutuksista. Lisäksi matkailu aiheuttaa sekä ilmastonsaastumista että melusaastetta. Matkailusta aiheutuvia haittoja ovat myös roskaantuminen ja jäteveden määrän kasvu. (Verhelä 2014, 148.)

Kyselylomaketta suunnitellessa huomioitiin edellä mainittuja matkailusta aiheutuneita ympäristöhaittoja. Vastaaajilta kysyttiin esimerkiksi sitä, miten paljon eri tekijät vaikuttavat heidän matkailuvalintoihinsa. Osa näistä tekijöistä oli tässä kappaleessa käsiteltyjä ympäristöhaittoja. Kyselyssä selvitettiin myös sitä, millaisia asioita vastaajat olisivat valmiita tekemään matkaillakseen ympäristöystävällisemmin.

3.2 Kestävä matkailu ja sen määritelmä

Kestävä matkailu käsitteenä on noussut esiin jo 1970-luvulla, kun matkailun kielteisiä vaikutuksia alettiin pohtia. Matkailun vaikutuksia käsiteltiin sekä ympäristöön liittyen että eettisen ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmasta. (Verhelä 2014.)

Käsitteelle kestävä matkailu on useita määritelmiä. Suomessa on käytössä kansainvälisen Sustainable Tourism -viitekehyksen mukainen määritelmä. Sen mukaan kestävä matkailu on matkailua, joka toteutetaan palveluntuottajien toimesta ja toteutuu asiakkaan toimina kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. (Verhelä 2014, 143.) Kestävän kehityksen tavoitteista on sovittu vuonna 2015 YK:n jäsenmaiden kesken ja universaalit kestävän kehityksen 17 päätavoitetta astuivat voimaan vuonna 2016. Niiden tavoitteena on turvata ihmisten hyvinvointi ja ihmisoikeudet sekä taloudellinen vauraus ja yhteiskuntien vakaus ympäristön kannalta kestävällä tavalla. (Suomen YK-liitto 2019.)

Usein käsitteen synonyymina on käytetty matkailun kestävää kehitystä. Tieteellisessä ja julkisessa keskustelussa on käytetty kestävän matkailun lisäksi käsitteitä ekomatkailu ja vastuullinen matkailu, kun on puhuttu aiheesta. Matkailun vaikutukset nousevat usein tärkeimmäksi asiaksi määriteltäessä kestävää matkailua. (Edelheim 2017, 235.)

Kestävä matkailu ja vastuullinen matkailu tarkoittavat pitkälti samaa asiaa, mutta niiden määritelmät kuitenkin poikkeavat jonkin verran toisistaan. YK:n Ympäristön ja kehityksen maailmankomission eli Brundtlandin komission vuonna 1987 julkistaman raportin periaatteiden pohjalta on tehty yksi määritelmä kestävän ja vastuullisen matkailun käsitteistä. Sen mukaan kestävä matkailu on tavoite ja vastuullinen matkailu on prosessi, jonka kautta tavoitteeseen päästään. Käytännöt ja toiminta ovat siis osa vastuullista matkailua ja tavoitteet ja suunnitelmat osa kestävää matkailua. (Edelheim 2017, 230.)

Käsitteenä vastuullinen matkailu viittaa kaikkiin kestävyiden osa-alueisiin. Osa-alueet ovat ekologinen, sosiaalinen, taloudellinen, kulttuurinen ja poliittinen kestävyys. Matkailun vastuullisuuteen kuuluvat esimerkiksi matkakohteen asukkaiden ja heidän tapojensa kunnioittaminen. Vastuullinen matkailu ei myöskään rasita tarpeettoman paljon luontoa. (Mahlamäki-Kaistinen 2017.) Kun matkailun kestävydestä aloitettiin puhumaan, varsinkin Keski-Euroopan markkinoilla käytettiin paljon käsitettä ”ekomatkailu”, joka on liitetty vahvasti kestävän matkailun ympäristöpainotteiseen näkökulmaan (Verhelä 2014, 143).

Kestävän matkailun ajatuksena on se, että matkakohteet ja nähtävyydet säilyvät myös tuleville sukupolville. Vaikka matkaillessa liikkumisella ja majoittumisella on aina ympäristövaikutuksia, niin kestävästi matkaillessa nämä ympäristövaikutukset pyritään pitämään pienempinä. Vastuullisesti matkaillessa tulee ottaa ekologisuuden lisäksi huomioon myös paikalliset ihmiset ja paikallinen kulttuuri. (Kilroy 2019.) Kestävän matkailun periaatteena on, ettei matkailua tarvitse kokonaan lopettaa, vaan matkailua kehitetään ja kannustetaan ihmisiä matkustamaan kestäväällä tavalla (Verhelä 2014, 143). Kestävä matkailu ei ole oma erillinen matkailumuotonsa, vaan sen ajatuksena on tehdä matkailusta kokonaisvaltaisesti ympäristöystävällisempää ja toiminnasta sosiaalisesti, kulttuurisesti ja taloudellisesti kestävää (Träskelin, Louekari, Oikarinen-Mäenpää & Tervo-Kankare 2018, 8).

Suuri haaste kestävään matkailuun liittyen on ympäristöä kuormittava, mutta matkailuun olennaisesti kuuluva paikkojen välillä liikkuminen. Toinen kestävään matkailuun liittyvä ongelma on se, että vaikka kysynnän lisääntymisestä on ollut havaittavissa viitteitä, käytännössä sen toteutuminen ei juurikaan ole edistynyt. (Edelheim 2017, 235.)

3.3 Kestävän matkailun osa-alueet

Vastuullisesta ja kestävästä matkailusta puhuttaessa vastuullisuus jaetaan usein eri osa-alueisiin, jotka ovat sosiaalinen, ekologinen, taloudellinen, kulttuurinen ja poliittinen vastuullisuus (Veijola 2013, 22). Sosiaalisella vastuullisuudella tarkoitetaan sitä, että matkailutoiminnasta saatavat hyödyt jakautuvat eri sidosryhmien kesken mahdollisimman tasaisesti ja matkailun haitalliset vaikutukset paikallisten yhteisöjen elämään ovat niin pienet kuin mahdollista. Ekologisessa vastuullisuudessa tavoitteena on vähentää matkailutoiminnan haitallisia ympäristövaikutuksia ja toteuttaa matkailu kunnioittaen luonnon kanto- ja uusiutumiskykyä. (Edelheim 2017, 229-230.)

Taloudellisella vastuullisuudella tarkoitetaan sitä, että matkailutoiminta on taloudellisesti kannattavaa, ei haittaa muita elinkeinoja ja tuottaa alueelle tuloja ja työpaikkoja. Kulttuurinen vastuullisuus tarkoittaa sitä, että paikallista kulttuuria ja

paikallisten asukkaiden arvoja kunnioitetaan ja kulttuuriperinnön monimuotoisuutta edistetään. Poliittiseen vastuullisuuteen kuuluvat matkailua koskevat poliittisten ja taloudellisten vaikuttajien tekemät päätökset, jotka ovat oikeudenmukaisuutta tukevia. Poliittisesti vastuullisessa matkailussa otetaan matkailuun liittyvissä asioissa huomioon myös vähemmän valtaa omaavat sidosryhmät. (Edelheim 2017, 230.)

3.4 Kestävää matkailua edistävät organisaatiot ja yhdistykset

Kestävää matkailua edistäviä kansalaisjärjestöjä on satoja ympäri maailman. Järjestöjen lisäksi matkailualan yrityksillä on erilaisia hankkeita, jotka liittyvät kestävään kehitykseen. (Kalmari & Kelola 2009, 12.)

The International Ecotourism Society (<https://ecotourism.org/>) on vuonna 1990 perustettu ensimmäinen ekoturismia ajava kansainvälinen järjestö, joka toimii kestävän matkailun tiedotus- ja tutkimuskeskuksena (Kalmari & Kelola 2009, 11). Kestävää ja vastuullista matkailua edistämään on vuonna 2002 perustettu kansainvälinen vastuullisen matkailun keskus (International Centre for Responsible Tourism, <https://responsibletourismpartnership.org/icrt/>). Sen toimintaa tukee ympäri maailmaa noin kymmenen sisarorganisaatiota, joista yksi on vuonna 2015 perustettu suomalainen vastuullisen matkailun verkosto. Lisäksi Suomessa toimii vuonna 2003 perustettu Reilun matkailun yhdistys (<https://www.reilumatkailu.fi/>). Yhdistyksen tavoitteena on vastuullisen matkailun edistäminen tiedottamalla reilun matkailun periaatteista sekä matkailijoille että matkailualan toimijoille. (Edelheim 2017, 229-230.)

3.5 Kestävä matkailu kilpailuetuna

Ilmastonmuutoksen seurauksena kuluttajat ovat aiempaa ympäristötietoisempia ja matkustamiseen liittyvien asenteiden muutos on havaittavissa ostopäätöksissä. Yhä useampi matkailija vaatii yrityksiltä kestäviä ja vastuullisia valintoja. Suomalaisten matkailijoiden lisäksi kansainväliset matkailijat kiinnittävät entistä

useammin huomiota matkakohteen ja sen palvelujen kestävyteen. Kestävät matkailutuotteet ja -palvelut toimivat kilpailuetuna ja lisäävät matkailuyrityksen houkuttelevuutta. Lisäksi osa matkailijoista on valmiita maksamaan enemmän kestävästi tuotetuista tuotteista ja palveluista. (Träskelin ym. 2018, 8.)

Kestävä ja ympäristöystävällinen toiminta tuo usein matkailuyrityksille säästöä pienenevien kustannusten muodossa. Esimerkiksi veden ja energian säästäminen ja ruokahävikin vähentäminen ovat yrityksille pidemmän päälle taloudellisesti kannattavia muutoksia. Kestävät valinnat luovat asiakkaille positiivisen kuvan yrityksestä. (Träskelin ym. 2018, 8.)

Myös lainsäädäntö määrittelee tietyt vaatimukset matkailuyritysten toiminnan kestävyteen liittyen. Sekä kansallisella että EU:n tasolla on tarkasti määritellyt ympäristö- ja kuluttajaturvallisuuslainsäädökset. Monet yritykset kuitenkin tekevät kestävä kehityksen eteen enemmänkin kuin lainsäädännössä vaaditaan. (Verhelä 2014, 155.)

3.6 Kestävän matkailun kohderyhmät ja markkinointiviestintä

Kestävän matkailun markkinoinnissa kohderyhmä on laaja, koska matkailun kestävyys on tärkeää yhä useammille. Etenkin kestävä matkailun ekologinen osa-alue on noussut tärkeäksi tekijäksi matkailumarkkinoinnissa. Asiakassegmenttiin kuuluvat sekä liikematkailijat että vapaa-ajanmatkailijat. Kestävää matkailua markkinoidessa kohderyhmänä ovat erityisesti ympäristötietoiset ja vastuullisuutta vaativat kuluttajat, jotka huomioivat matkailuyritysten kestävyden valinnoissaan. Myös luontomatkailijat ovat yksi kestävä matkailun kohderyhmistä. Luontomatkailu ja kestävä matkailu liittyvät vahvasti toisiinsa, koska matkailulla on vaikutuksia luontoon, mutta kestävä matkailu on välttämätöntä luontomatkailun jatkuvuuden kannalta.

Kestävä matkailu on alkanut näkymään aiempaa vahvemmin matkailuyritysten markkinointiviestinnässä. Esimerkiksi matkanjärjestäjä TUI Group on vuonna 2019 tuonut markkinoinnissa esille kestävä matkailua ja sen eri osa-alueita. TUI

on sitoutunut kompensoimaan päästöt kaikista oman lentoyhtiönsä lennoista ja majoittumisista omilla hotelleissaan. TUI:n tukemat päästövähennyshankkeet ovat Gold Standard-laatusertifikaatin mukaisia. Yrityksellä on vuoteen 2020 asti jatkuva kestävän matkailun strategia, jonka päätavoitteet ovat ilmastopäästöjen vähentäminen, asiakkaiden ja paikallisten tietoisuuden lisääminen ja matkailualan esikuvana toimiminen. (TUI 2019.)

Yritykset viestivät kestävydestä matkan eri vaiheissa. Ennen matkaa viestintä tapahtuu esimerkiksi kotisivuilla, sosiaalisessa mediassa, varausjärjestelmissä ja muissa markkinointimateriaaleissa. Vastuullisuudesta ja kestävydestä voidaan viestiä asiakkaille matkalla kohteeseen ja asiakkaiden saapuessa kohteeseen sekä matkan aikana ja sen jälkeen. Markkinoinnin lisäksi vastuullisuudesta voidaan viestiä esimerkiksi matkailuyrityksen henkilökunnan taholta ja yrityksen tiloissa. Henkilökunta voi ohjeistaa asiakkaita esimerkiksi jätteiden lajitteluun ja usein yrityksen tiloista löytyvillä opasteilla kehoitetaan veden säästämiseen. (Visit Finland 2018, 24-25.)

Osa yrityksistä käyttää mainonnassaan ja viestinnässään ekologisuuteen viittavaa viestintää, mutta eivät todellisuudessa toimi kestävästi. Tätä liioittelevaa tai jopa valheellista viestintää kutsutaan viherpesuksi. (Repu 2018.) Yksi kestävän matkailun haasteista onkin se, ettei kuluttaja aina voi tietää yrityksen toiminnan todellisesta kestävydestä.

3.7 Kestävä matkailu Suomessa

Suomessa matkailuyrityksille on käytössä erilaisia kansainvälisiä ja kotimaisia kestävän matkailun järjestelmiä, ohjelmia ja sertifiointeja. Osa järjestelmistä ja ohjelmista huomioi kaikki kestävyden osa-alueet ja osa keskittyy erityisesti ympäristönäkökulmaan. Suomen matkailuyrityksistä lähes tuhat on mukana jossakin kestävän kehityksen ohjelmassa. Esimerkkeinä Suomessa käytössä olevista kestävästä matkailusta tukevista sertifikaateista kansainväliset Green Key, Green Globe ja EU-ympäristömerkki. Kotimaisia sertifikaatteja ovat esimerkiksi

Ekokompassi ja ECEAT Suomi. Myös Pohjoismainen Joutsenmerkki on tunnettu ympäristömerkki Suomessa. (Business Finland 2019a.)

Visit Finland on kehittänyt vuonna 2019 käyttöön otetun Sustainable Travel Finland -konseptin. Kyseessä ei ole sertifikaatti, vaan markkinointiin tarkoitettu merkki, jonka voi saada ohjelmaan hyväksytyin kestävän kehityksen sertifikaatin suorittanut toimija. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2019, 40.) Sustainable Travel Finland -merkin tarkoituksena on tarjota yrityksille ja destinaatioille kestävän matkailun työkalupakki ja helpottaa kestävästä matkailusta viestimistä (Business Finland 2019b). Visit Finlandin tavoitteena on tehdä Suomesta kestävän matkailun kärkimaa vuoteen 2025 mennessä (Mansikkamäki 2019).

Monet suomalaiset matkailuyritykset toimivat vastuullisesti, mutta eivät tuo asiaa esiin markkinoinnissaan tai ole mukana kestävän kehityksen ohjelmissa. Esimerkiksi jätteiden lajittelu ja vastuulliset valinnat energiankäyttöön liittyen ovat monissa yrityksissä käytössä olevia toimintatapoja. (Grönroos 2019.)

Omassa kyselyssäni selvitetään vastaajien asenteita kestävästä matkailusta kohtaan ja sitä, näkyvätkö nämä asenteet heidän matkailutottumuksissaan. Kysymykset käsittelevät eniten kestävän matkailun ekologista osa-aluetta, koska opinäytetyön aiheena on ympäristötietoisuuden vaikutus matkailutottumuksiin.

Kyselyssä selvitetään myös sertifikaattien tunnettuutta ja mahdollista vaikutusta vastaajien matkailuvalintoihin. Kyselyyn on koottu kansainvälisiä ja kotimaisia vastuullisuudesta kertovia sertifikaatteja, joista vastaaja voi valita tuntemansa ympäristömerkit. Sertifikaatteihin liittyvät kysymykset on kehitetty tietoperustassa esiintyvien tietojen pohjalta.

Kestävä matkailu on käsitteenä haastava, koska sitä käyttävät tahot määrittelevät sen useilla eri tavoilla ja painottavat eri osa-alueita. Kestävällä ja vastuullisella matkailulla on sekä ekologinen että eettinen puoli. Osa kestävästä matkailusta toteuttavista matkailuyrityksistä panostaa ympäristöystävällisyyteen, mutta myös eettisyys on osa vastuullista matkailua.

Ilmastonmuutoksen edetessä kestävän matkailun merkitys tulee jatkossa todennäköisesti vain kasvamaan. Teknologian kehittyessä syntyy jatkuvasti uusia innovaatioita edistämään kestävämpää matkailua. Esimerkiksi lentoliikenteessä on alettu panostamaan vähäpäästöisempiin ratkaisuihin, kuten kevyempään lentokalustoon.

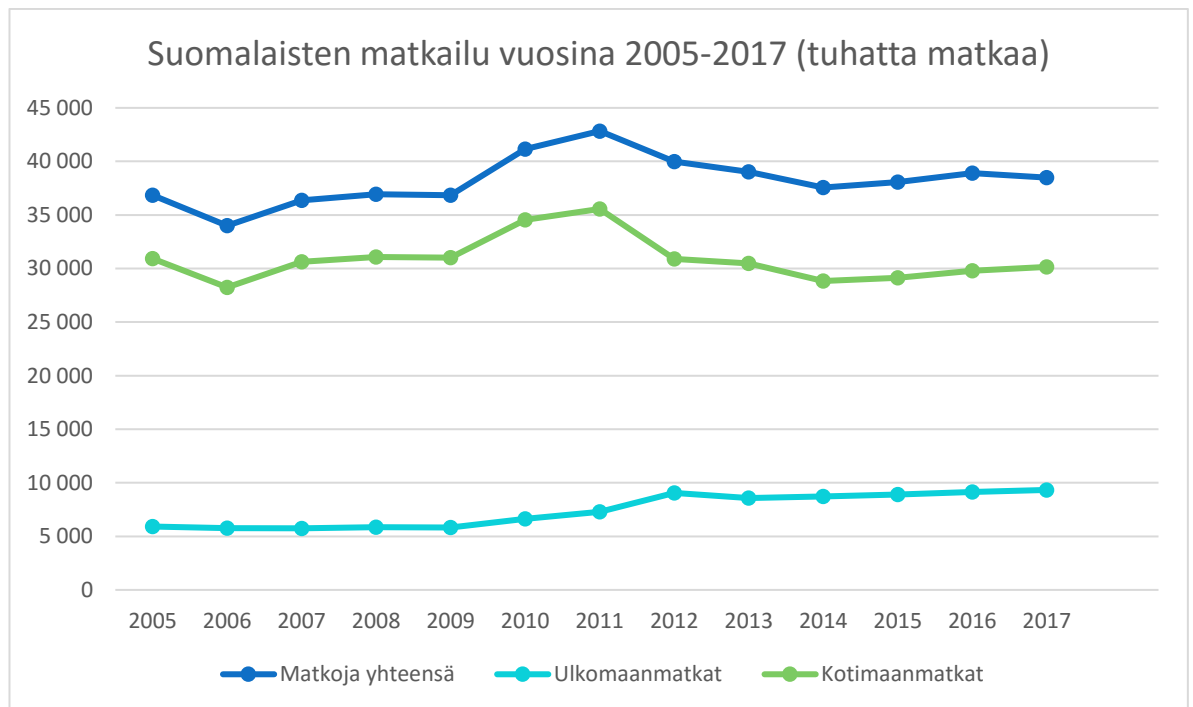
4 Suomalaisten matkailutottumukset

4.1 Tilastotietoa suomalaisten matkailusta

Tilastokeskuksen tekemän Suomalaisten matkailu 2017 -tutkimuksen mukaan 15–84-vuotiaista suomalaisista 91 prosenttia eli 4,1 miljoonaa teki vuonna 2017 ainakin yhden vapaa-ajanmatkan, joka sisälsi yöpymisen. Tilastoon on laskettu mukaan vapaa-ajanmatkat sekä kotimaahan että ulkomaille. (Tilastokeskus 2018.) Suomalaisten matkailu 2011 -tutkimuksesta selviää, että 3,6 miljoonaa eli 90 prosenttia 15–74-vuotiaista suomalaisista teki kotimaahan tai ulkomaille vähintään yhden vapaa-ajanmatkan, joka sisälsi yöpymisen. (Tilastokeskus 2018.) Vuodesta 2011 vuoteen 2017 ainakin yhden matkan tehneiden suomalaisten määrä on kasvanut puolella miljoonalla.

Suomalaiset varaavat vapaa-ajanmatkansa pääosin internetin kautta. Esimerkiksi vuonna 2017 maksullisen majoituksen sisältäneistä kotimaanmatkojen majoituksista 70 prosenttia varattiin internetin kautta. Internetin kautta lippunsa varasi lentokoneella matkustavista kotimaan matkailijoista 97 prosenttia ja junamatkustajista 84 prosenttia. Suomalaisten ulkomaille tekemissä vapaa-ajanmatkoissa 86 prosenttia matkustajista varasi majoituksen internetistä. Internetin kautta lentolippunsa varasi 93 prosenttia matkustajista ja laivamatkoista 73 prosenttia. Vuonna 2017 suomalaisten ulkomaille tekemistä vapaa-ajanmatkoista 1,7 miljoonaa eli reilu neljännes oli valmismatkoja. Valmismatkakohteista suosituimmat olivat Kreikka, Kanariansaaret ja Thaimaa. (Tilastokeskus 2018.)

Suomalaisten tekemien matkojen määrän kehitys vuosina 2005-2017 on nähtävissä kuviossa 2. Kuviossa on vaaleansinisellä kuvattu suomalaisten tekemät ulkomaanmatkat, vihreällä kotimaanmatkat ja tummansinisellä suomalaisten tekemät matkat yhteensä. Suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen määrä on kasvanut selvästi kyseisellä aikavälillä. Vuonna 2005 suomalaiset ovat tehneet 5 902 000 ulkomaanmatkaa, kun vuonna 2017 matkojen määrä on ollut jo 9 330 000. Kotimaanmatkojen määrän kehityksessä on ollut enemmän vaihtelua vuosien aikana, mutta matkojen määrä on kuitenkin pysynyt lähes samana, kun verrataan vuosia 2005 ja 2017. Vuonna 2005 suomalaiset tekivät 30 931 000 kotimaanmatkaa ja vuonna 2017 matkojen määrä oli 30 160 000. (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018.)

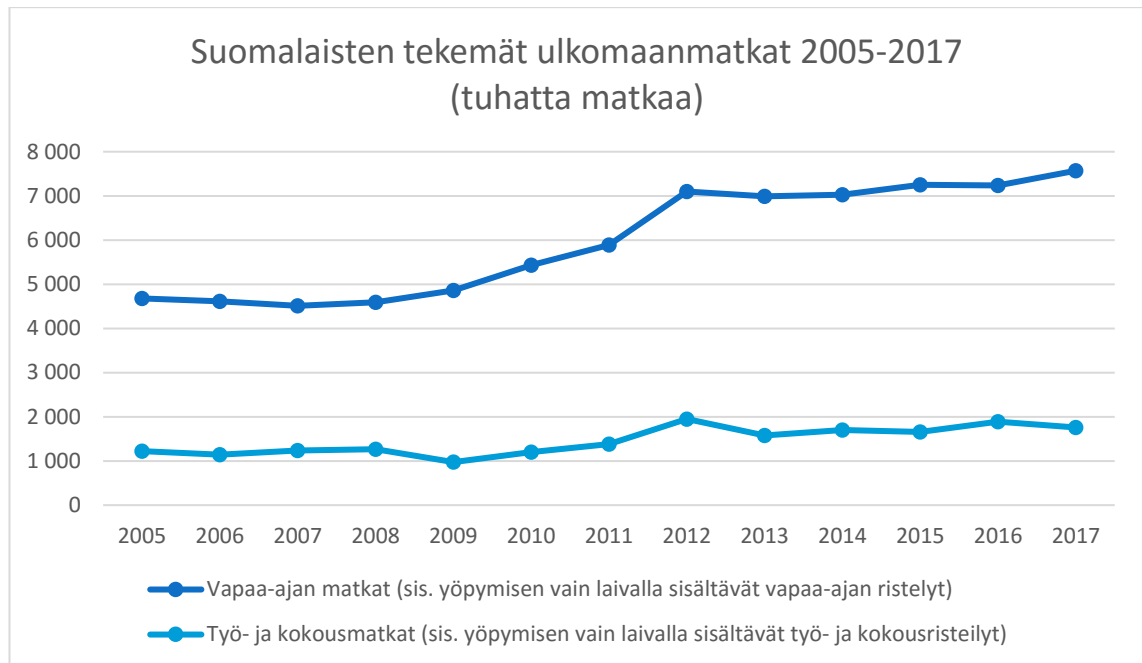


Kuvio 2. Suomalaisten vuosina 2005-2017 tekemät yöpymisen sisältäneet matkat (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018).

Suomalaisten tekemien matkojen määrä yhteensä on kasvanut hieman, kun verrataan vuosia 2005 ja 2017. Vuonna 2005 matkojen yhteismäärä oli 36 832 000 ja vuonna 2017 määrä oli 38 490 000. (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018.)

Suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen jakautuminen vapaa-ajanmatkoihin ja työ- ja kokousmatkoihin vuosina 2005-2017 on kuvattu kuviossa 3. Kuvioista

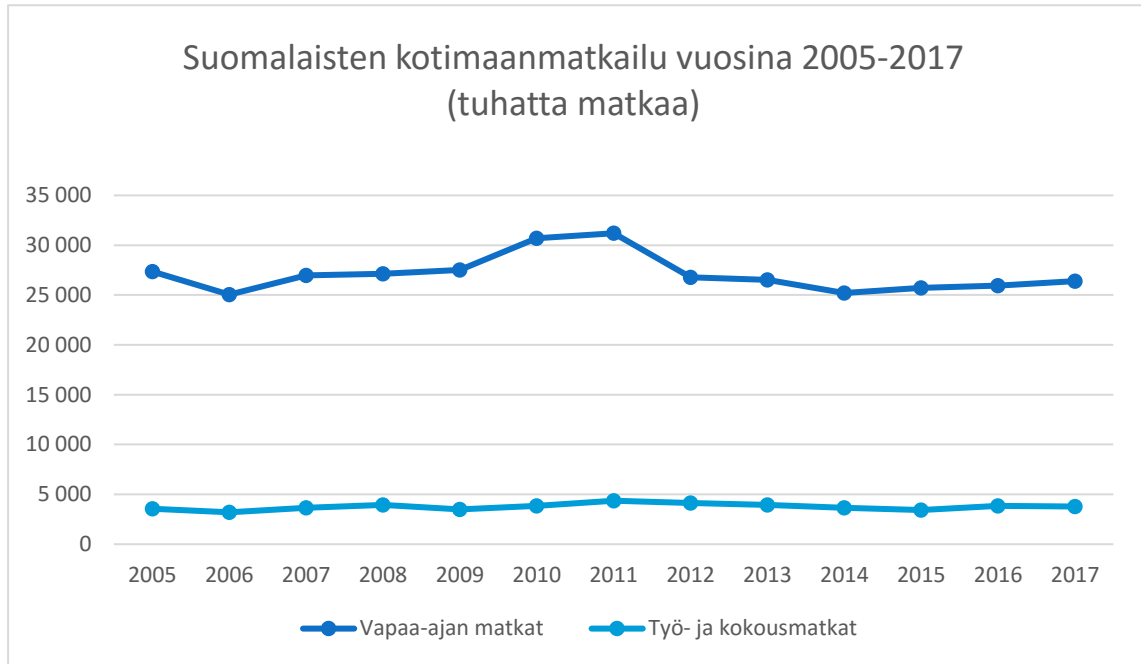
on havaittavissa, että ulkomaille tehtyjen vapaa-ajanmatkojen määrä on kasvanut nopeasti. Kun vuonna 2005 ulkomaille tehtiin 4 682 000 matkaa, niin vuonna 2017 matkojen määrä oli jo 7 570 000. (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018.)



Kuvio 3. Suomalaisten tekemät yöpymisen sisältäneet ulkomaanmatkat vuosina 2005-2017 (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018).

Ulkomaille tehtyjen työ- ja kokousmatkojen määrä on pysynyt melko tasaisena kyseisellä aikavälillä. Vuonna 2005 ulkomaille tehtiin 1 219 000 matkaa ja vuonna 2017 matkojen määrä oli 1 760 000. (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018.)

Suomalaisten vuosina 2005-2017 tekemien kotimaanmatkojen jakautuminen vapaa-ajanmatkoihin ja työ- ja kokousmatkoihin on kuvattu kuviossa 4. Vapaa-ajanmatkojen määrässä on ollut vuosien aikana jonkin verran vaihtelua, mutta vuosien 2005 ja 2017 vapaa-ajanmatkojen määrässä ei ole tapahtunut suurta muutosta. Vuonna 2005 matkojen määrä oli 27 360 000 ja vuonna 2017 matkojen määrä oli 26 380 000. (Tilastokeskus 2012, Tilastokeskus 2018.)



Kuvio 4. Suomalaisten tekemät yöpymisen sisältäneet kotimaanmatkat vuosina 2005-2017 (Tilastokeskus 2012; Tilastokeskus 2018).

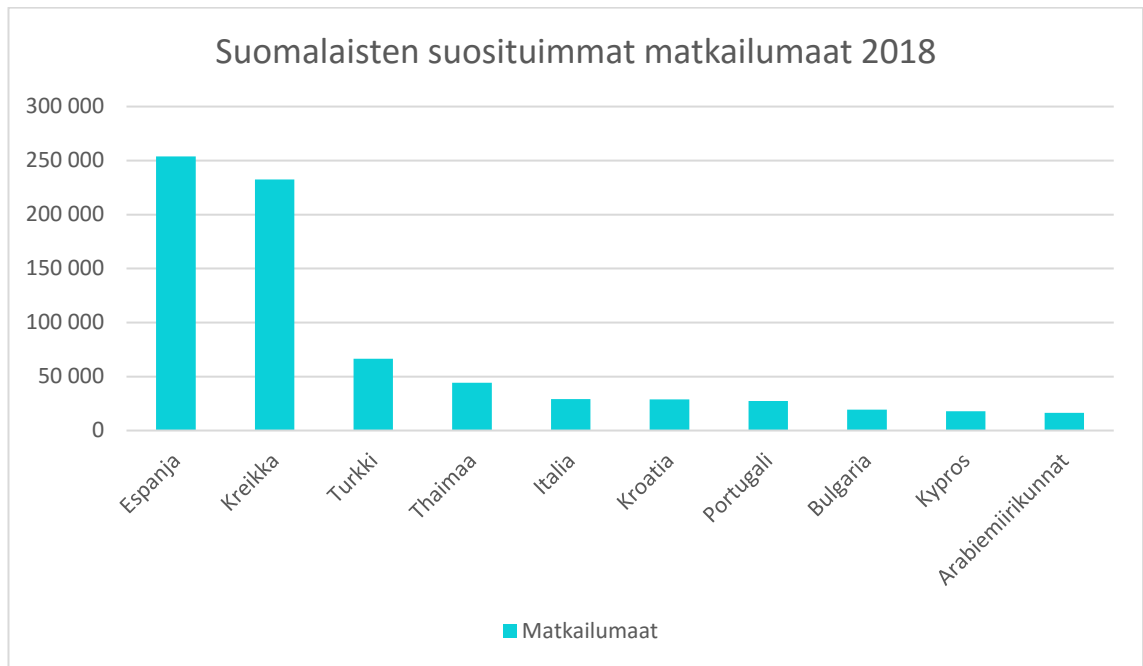
Kotimaassa tehtyjen työ- ja kokousmatkojen määrä on pysynyt vuosien aikana hyvin tasaisena. Vuonna 2005 suomalaiset tekivät 3 571 000 työmatkaa kotimaassa ja vuonna 2017 määrä oli 3 780 000. (Tilastokeskus 2012, Tilastokeskus 2018.)

Tilastokeskuksen vuonna 2017 teettämässä kyselytutkimuksessa selvitettiin syitä osan suomalaisista matkustamattomuuteen. Suurimpana yksittäisenä tekijänä nousi esiin haluttomuus matkustamiseen, joka oli syynä reilulla neljänneksellä matkustamattomista suomalaisista. Reilulla viidenneksellä matkustamattomuus johtui terveydellisistä syistä. Vastaajista 17 prosentilla taustalla olivat taloudelliset syyt. Ympäristösyitä ei matkustamattomuuteen erikseen mainittu, mutta ne voivat sisältyä vastausvaihtoehtoon ”haluttomuus matkustamiseen”. (Tilastokeskus 2018.)

4.2 Suomalaisten ulkomaanmatkailu

Suomalaisten suosituimmat matkailumaat lentäen tehdyistä vapaa-ajan matkapaketeista ovat pysyneet melko samoina vuodesta toiseen. Kaksi suosituinta

kohdemaata ovat Espanja ja Kreikka, joista Espanjaan on tehty hieman enemmän matkoja. Kuviosta 5 näkyy, että Espanjan ja Kreikan osuus matkoista on huomattava ja eroa kolmannella sijalla olevaan Turkkiin on yli 150 000 matkaa. Neljänneksi suosituin kohdemaana on vuonna 2018 ollut Thaimaa, jonne on tehty Suomesta 44 300 matkaa. (Suomen matkatoimistoalan liitto ry 2019.)



Kuvio 5. Suomalaisten suosituimmat matkailumaat lentäen tehdyistä vapaa-ajan matkapaketeista vuonna 2018 (Suomen matkatoimistoalan liitto ry 2019).

Neljä suosituinta kohdetta ovat pitäneet sijoituksensa melko samoina useita vuosia. Kymmenen suosituimman matkailumaan loppupäässä on kuitenkin ollut jonkin verran vaihtelua maiden järjestyksissä. (Suomen matkatoimistoalan liitto ry 2019.)

Vuonna 2018 suomalaisten Eurooppaa kauemmaksi suuntautunut matkailu kasvoi hieman edellisvuoteen verrattuna. Amerikkaan ja Aasiaan tehtiin aiempaa enemmän matkoja ja etenkin Thaimaa kasvatti suosiotaan verrattuna edellisvuoteen. Vaikka kaukomatkojen määrä lisääntyi, niin suomalaisten ulkomaille tekemien ulkomaanmatkojen määrä väheni hieman edellisvuodesta. Varsinkin suomalaisten Viroon tekemät matkat vähenivät, mutta Viro oli siitä huolimatta edelleen ykköskohde suomalaisten vapaa-ajan matkakohteista. Vuonna 2018 suomalaisten matkat Ruotsiin pysyivät edellisvuoden tasolla ja matkat Venäjälle

vähenevät hieman. (Tilastokeskus 2019.) Vuoden 2017 tilastosta selviää, että silloin Eurooppaa kauemmaksi tehtyjen matkojen määrä oli vähentynyt aiemmasta vuodesta. Vuonna 2017 suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen määrä oli kasvanut verrattuna edelliseen vuoteen. Vuonna 2017 suomalaisten tekemät matkat sekä Ruotsiin että Venäjälle vähenevät hieman. (Tilastokeskus 2019.) Tilastoissa on havaittavissa vaihtelua eri vuosina, mutta kaiken kaikkiaan suomalaisten ulkomaanmatkailu on ollut jatkuvasti kasvussa (Korkala 2018).

4.3 Kotimaanmatkailu Suomessa

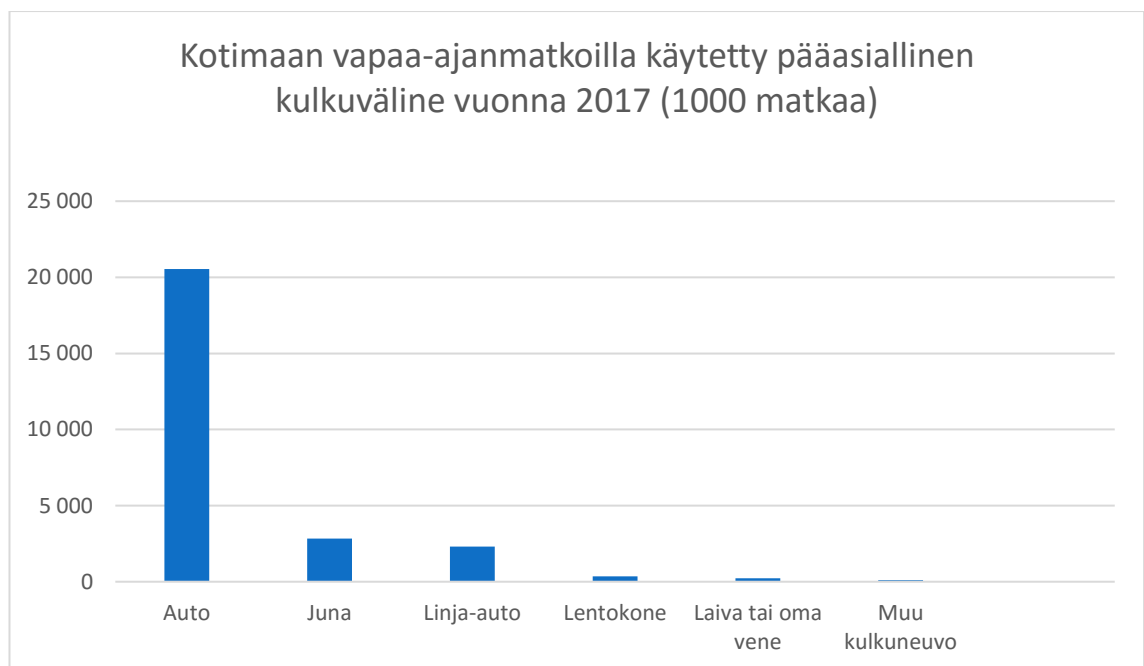
Kotimaanmatkailu on kasvattanut suosiotaan Suomessa. Työ- ja elinkeinoministeriön toukokuussa 2019 teettämästä selvityksestä käy ilmi, että kotimaanmatkailu tuottaa noin 70 prosenttia Suomen matkailukysynnästä. Lapin yliopiston Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin johtaja Antti Honkasen mukaan kotimaanmatkailu on trendikästä tällä hetkellä. Hänen mukaansa ilmastonmuutos on vaikuttanut ainakin puheen tasolla lähimatkailun lisääntymiseen, mutta sitä ei vielä ole havaittavissa tilastoista, koska myös ulkomaanmatkat ovat lisääntyneet. (Iiskola 2019.)

Alkuvuonna 2019 suomalaiset matkustivat kotimaassa aiempaa enemmän. Vuoden takaiseen verrattuna tammi-toukokuussa 2019 suomalaiset tekivät 120 000 yöpymisen sisältänyttä matkaa enemmän. Kotimaanmatkailu on ollut kasvussa vuodesta 2015 lähtien. Vuonna 2018 suomalaiset yöpyivät kotimaassa 15,4 miljoonaa kertaa, mikä on kolme vuotta aiempaan verrattuna miljoona yöpymistä enemmän. (Härkönen 2019.)

VisitSalon kehittämispäällikkö Maija Pirvola kertoo, että kotimaanmatkailussa korostuvat luonto, kaupungit, historia, kulttuuri, paikallisuus ja lähiruoka. Kulttuurimatkoista suosittuja ovat erityisesti konsertti- ja keikkamatkat. Kotimaanmatkailussa uusi trendi on lähellä kotia tapahtuva yöpyminen eli niin kutsuttu staycation-loma. Kotimaanmatkailussa suosittuja ovat valmiit matkapaketit, joihin kuuluu jokin elämys sekä ruokailu ja yöpyminen. Kotimaanmatkailu on suosittua etenkin 30–44-vuotiaiden ja lapsiperheiden keskuudessa. Kesä on suosituinta aikaa

kotimaanmatkailulle, mutta matkoja tehdään muulloinkin, erityisesti hiihto- ja joululomien aikaan. (Mustonen 2019.)

Tilastokeskuksen Suomalaisten matkailu 2017 -tilastosta selviää se, millä kulkuneuvoilla suomalaiset tekivät eniten kotimaan vapaa-ajanmatkoja vuonna 2017. Kuviossa 6 on havainnollistettu eri kulkuvälineiden osuudet kotimaassa tehdyillä vapaa-ajanmatkoilla vuonna 2017. (Tilastokeskus 2018, 26.)



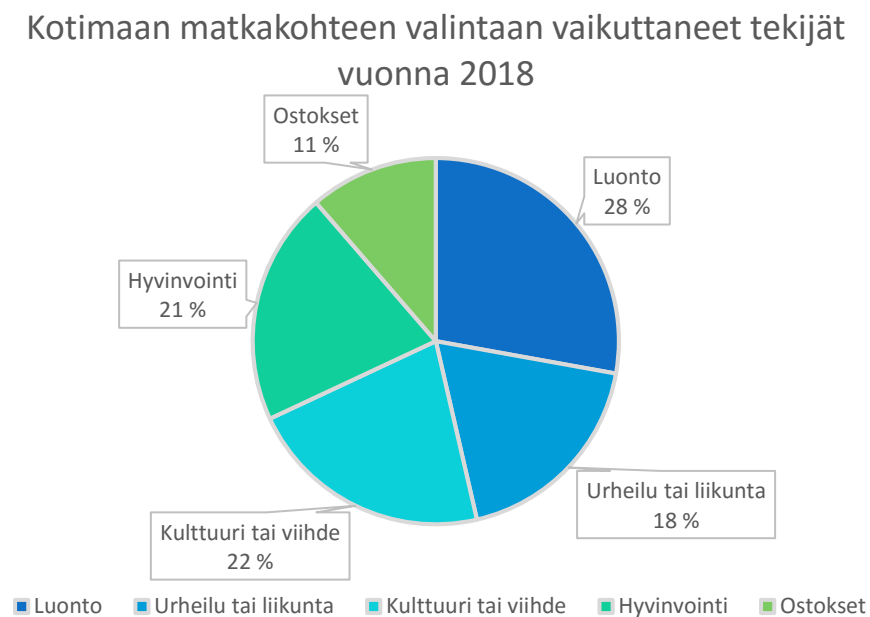
Kuvio 6. Pääasiallinen kulkuneuvo kotimaan vapaa-ajanmatkoissa vuonna 2017 (Tilastokeskus 2018, 26).

Suurin osa matkoista, eli 20 550 000, tehtiin autolla. Toiseksi suosituin kulkuneuvo oli juna, jolla tehtiin 2 840 000 vapaa-ajanmatkaa. Auton ja junan jälkeen eniten matkoja tehtiin linja-autolla, jolla tehtiin 2 310 000 matkaa. Neljäntenä tilastossa on lentokone, jolla tehtiin kotimaassa 350 000 vapaa-ajanmatkaa. Pieni osa matkoista tehtiin myös laivalla, omalla veneellä ja muilla kulkuneuvoilla. (Tilastokeskus 2018, 26.)

Vuonna 2018 suosituimmat kohdemaakunnat maksullisen majoituksen sisältäneissä kotimaanmatkoissa olivat Uusimaa, Pirkanmaa ja Lappi. Suosituimmat kaupungit olivat Helsinki, Tampere ja Turku. Suosituimmat kohdemaakunnat kotimaan päivämatoilla vuonna 2018 olivat Uusimaa, Pirkanmaa ja Varsinais-

Suomi. Kaupungeista suosituimmat olivat myös päivämatkoilla Helsinki, Tampere ja Turku. Kesäkuukaudet olivat suosituin aika matkustaa kotimaassa. Maksullisen majoituksen lisäksi osa kotimaanmatkailijoista yöpyy ilmaismajoituksessa, johon kuuluvat esimerkiksi yöpymiset tuttavien ja sukulaisten luona. Ilmaismajoituskohteista vuonna 2018 olivat suosituimmat Uusimaa, Pirkanmaa ja Pohjois-Pohjanmaa. (Tilastokeskus 2019.)

Tilastokeskus on tilastoinut kotimaan lomakohteen valintaan vaikuttaneita syitä vuonna 2018. Tilastossa on huomioitu sekä kotimaan päivämatkat, kotimaanmatkat maksullisessa majoituksessa että kotimaanmatkat ilmaismajoituksessa. Kuviossa 7 on nähtävissä prosenttiosuudet siitä, mitkä tekijät ovat motivoineet suomalaisia matkakohteen valinnassa. (Tilastokeskus 2019.)



Kuvio 7. Kotimaan matkakohteen valintaan vaikuttaneet tekijät vuonna 2018 (Tilastokeskus 2019).

Suosituin tekijä on luonto, joka on toiminut motivaationa matkakohteen valinnassa 28 prosentilla. Luonnon jälkeen tärkeimmät tekijät olivat kulttuuri ja viihde sekä hyvinvointi. Urheilu oli päätekijä matkakohteen valinnassa 18 prosentilla ja ostokset 11 prosentilla. (Tilastokeskus 2019.)

4.4 Suomalaisen kuluttajakäyttäytyminen ja ostopäätökset matkaillessa

Expedia toteutti One Poll -palvelun kautta kyselytutkimuksen useassa Euroopan maassa vuonna 2016. Suomalaisista tutkimukseen osallistui 1000 18-vuotta täytännyttä henkilöä. Kyselytutkimuksessa selvisi, että suomalaisista matkailijoista 23 prosenttia on matkustanut ulkomaille ostosmahdollisuuksien takia ja ostoksiin käytetty rahasumma oli keskimäärin 350 €. (Keskisuomalainen 2016.) Kyselytutkimuksesta selvisi, että suomalaiset käyttävät keskimäärin enemmän rahaa tuliaisiin kuin omiin ostoksiinsa. Suomalaismatkailijoista 58 prosenttia vastasi käyttävänsä lomalla eniten rahaa perheelle ostettaviin tuliaisiin, 16 prosenttia eniten ystävien tuliaisiin ja 23 prosenttia eniten omiin ostoksiinsa. (Zitting 2016.)

Suomalaisten ulkomailta ostamista tuliaisista suosituimmat olivat tutkimuksen mukaan vaatteet, alkoholi ja ruokatarvikkeet. Expedian teettämästä kyselytutkimuksesta selvisi myös se, että suomalaiset matkailijat valitsevat ostospaikaksi usein kirpputorit ja pikkuputiikit luksusliikkeiden sijaan. (Zitting 2016.) Suomalaiset myös käyttävät matkoillaan vähemmän rahaa kuin eurooppalaiset keskimäärin (Sillfors 2019).

Yksi suomalaisten suosituimmista ulkomaanmatkojen tuliaisista on alkoholi. Terveystieteiden tutkimuskeskuksen (2019) julkaisemien matkustajatuontitietojen mukaan mietojen alkoholijuomien tuonti ulkomailta väheni, mutta väkevempien alkoholijuomien tuonti lisääntyi. Kun määrät muutetaan sataprosenttiseksi alkoholiksi, matkustajatuonti on kasvanut. Tilastot ovat aikaväleiltä toukokuu 2017-huhtikuu 2018 ja toukokuu 2018-huhtikuu 2019.

Momondon kansainvälinen tutkimus selvitti vuonna 2018 matkailijoiden ruokamieltymyksiä. Kyselyyn osallistui 1051 iältään 18–65-vuotiaasta suomalaista. Vastauksista selviää, että suomalaiset suosivat matkaillessaan paikallista ruokaa. Vastaajista 67 prosenttia valitsi paikalliset ravintolat mieleisimmäksi ruokailupaikakseen. Suomalaisista 33 prosenttia kertoi etsivänsä matkalla ollessaan katuruokaa, kansainvälisesti vastaajista näin kertoi tekevänsä 25 prosenttia. Kansainvälisistä matkailijoista kaksi kolmasosaa valitsee hotellin ravintolan tai tuttua

ruokaa tarjoavan ravintolan. Suomalaisista matkailijoista alle puolet valitsee matkallaan heille tuttua ruokaa tarjoavan ravintolan tai hotellin ravintolan. Suomalais-ten vastauksissa oli kuitenkin eroja eri ikäryhmien välillä. Paikallisia ravintoloita suosivat enemmän yli 35-vuotiaat, kun taas tuttua ruokaa myyviä ravintoloita ja katuruokaa suosivat enemmän alle 35-vuotiaat. Suomalaisista vastaajista 49 prosenttia on valmiita maksamaan loman aikaisista ruokailuista enemmän kuin kotona, kun kansainvälisesti keskiarvo oli 62 prosenttia. (Laju 2018.)

Suomalaisten matkailuvalintoihin ja ostopäätöksiin vaikuttavat erilaiset arvot. Yksi valintoihin vaikuttavista arvoista on vastuullisuus, mutta usein helppous ja hinta nousevat vastuullisuuden yli päätöksenteossa. Kuluttajat ovat hyvin tietoisia valintojensa vaikutuksista ympäristöön ja ovat valmiita tekemään vastuullisia valintoja ainakin silloin, kun siitä ei aiheudu lisää vaivaa tai lisäkuluja. Muita kuluttajien valintoihin vaikuttavia arvoja ovat esimerkiksi merkityksellisyyden kokeminen ja eettisyys. (Degerman 2017.)

4.5 Suomalaisten suhtautuminen ilmastonmuutokseen

Ympäristö on aina muuttunut ja kehittynyt. Osittain muutokset tapahtuvat luonnollisista syistä, mutta myös ihmisten toiminnalla on ollut vaikutusta muutoksiin. Viimeisten vuosisatojen ja etenkin vuosikymmenten aikana ihmiset ovat toiminnallaan aiheuttaneet ilmaston lämpenemistä. Käsitteenä ilmastonmuutos määritellään ihmisen aikaansaamaksi suoraksi tai välilliseksi muutokseksi ilmastossa. (Verhelä 2014, 148-149.)

Taloustutkimuksen Ylelle tekemä kysely vuonna 2017 selvitti suomalaisten suhtautumista ilmastonmuutokseen. Kyselyn mukaan ilmastonmuutosta piti erittäin vakavana ongelmana 59 prosenttia suomalaisista ja melko vakavana ongelmana 30 prosenttia. Talouskriisin aikana vuonna 2012 vain 23 prosenttia piti ilmastonmuutosta erittäin vakavana ongelmana. Vuonna 2008 luku oli 43 prosenttia. Kyselyssä 46 prosenttia oli täysin samaa mieltä ja 27 prosenttia osittain samaa mieltä siitä, että Suomen pitäisi toimia ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi, vaikka muut maat eivät tekisi niin. (Taloustutkimus 2018.)

Taloustutkimuksen kyselystä selvisi myös se, että vastaajista lähes kuusi kymmenestä suomalaisesta piti oman lentämisen vähentämistä tarpeellisena (Taloustutkimus 2018). TNS Kantar Agrin Maaseudun Tulevaisuudelle toteuttaman tutkimuksen tuloksista kuitenkin selviää, että vain harva suomalaisista on valmis maksamaan ilmastopäästöjen vähentämisestä. Tutkimuksessa haastateltiin 1094 suomalaista. Tutkimuksessa kysyttiin, mistä vastaaja olisi valmis maksamaan ylimääräistä ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Vastaajat pystyivät halutesaan valitsemaan useampia vastausvaihtoehtoja. Vastaajista 46 prosenttia valitsi vaihtoehdon ”En mistään”. Seuraavaksi suosituin vastausvaihtoehto oli matkustaminen, josta oli valmis maksamaan 37 prosenttia vastaajista. Seuraavaksi suosituimmat vaihtoehdot olivat polttoaine (20 %), päivittäistavarat ja palvelut (12 %) ja ruoka (10 %). Tutkimuksesta selviää, että kaikkein haluttomimpia maksamaan ilmastopäästöjen vähentämiseksi ovat 45-54 vuotiaat. Myös pienituloiset ovat muita haluttomampia maksamaan ilmastomuutoksen torjumisesta. (Holmberg 2019.)

Helsingin Sanomat selvitti suomalaisten asenteita ilmastomuutoksen suhteen Kantar TNS:n vuonna 2019 toteuttamalla kyselytutkimuksella, johon vastasi 1099 henkilöä. Vastaajilta kysyttiin heidän mielipidettään siitä, tulisiko Suomen olla ilmastomuutoksen edelläkävijä. Vastaajista täysin samaa mieltä tai jokseenkin samaa mieltä väittämästä oli yhteensä 48 prosenttia. Vastaajista yhteensä 45 prosenttia oli asiasta jokseenkin eri mieltä tai täysin eri mieltä. Loput vastaajista valitsivat vaihtoehdon ”en osaa sanoa”. Vastaajilta kysyttiin myös sitä, ovatko he valmiita tinkimään omasta elintasostaan ilmastomuutoksen takia. Vain yhdeksän prosenttia vastaajista vastasi olevansa täysin samaa mieltä, mutta jokseenkin sama mieltä vastasi olevansa 37 prosenttia vastaajista. Täysin eri mieltä oli vastaajista 22 prosenttia ja jokseenkin eri mieltä oli 23 prosenttia. Vastauksista selvisi, että varsinkin nuoret vastaajat pitivät ilmastomuutosta tärkeänä kysymyksenä. Alle 30-vuotiaista 61 prosenttia oli sitä mieltä, että Suomen tulee toimia ilmastomuutoksen torjunnassa edelläkävijänä. (Hiilamo 2019.)

Opinnäytetyön kannalta tilastotieto suomalaisten matkailusta on tärkeää. Tilastokeskuksen julkaisemista vuosiraporteista saa luotettavaa ja tarkkaa tietoa

muutoksista suomalaisten matkailutottumuksissa. Tilastojen perusteella voi analysoida esimerkiksi muutoksia matkojen määrissä ja matkakohteissa. Niiden perusteella ei kuitenkaan ole mahdollista varmaksi sanoa, mitkä tekijät muutoksiin ovat vaikuttaneet. Luvuissa 4 ja 5 mainituista kyselytutkimuksista saatua tietoa voi kuitenkin vertailla tilastotietoon ja analysoida mahdollisia syy-seuraussuhteita. Suomalaisten tekemien ulkomaanmatkojen ja kotimaanmatkojen määrien kehittyminen ja niiden vertailu on olennaista opinnäytetyön aiheen kannalta. Monet sanovat lisänneensä lähimatkailua ympäristösyistä, mutta ulkomaanmatkailu on kuitenkin ollut jatkuvassa kasvussa. Kotimaanmatkailun kasvussa ei ole ollut havaittavissa yhtä huomattavaa muutosta. Tähän voi olla vaikutusta sillä, että ihmiset vastaavat kyselyihin usein sosiaalisen hyväksyttävyyden periaatteen mukaan, mutta todellisuudessa teot poikkeavat ihanteesta.

5 Ympäristötietoisuuden vaikutus

5.1 Ympäristötietoisuuden vaikutukset suomalaisten matkailutottumuksiin

Ympäristötietoisuudella tarkoitetaan sitä, että tiedostetaan ympäristönäkökulmat ja huomioidaan ne valintoja ja päätöksiä tehtäessä (Pajanen 2018). Taloustutkimuksen Ylelle teettämästä kyselystä on havaittavissa, että suomalaisilla on vahva ympäristötietoisuus (Brenner 2019). Ympäristötietoisuuden lisääntymisestä on seurannut ympäristövastuullisen käyttäytymisen kasvua. Ympäristötietoisuuden myötä ihmiset tiedostavat maapallon ympäristöongelmat ja niihin liittyvät uhkat ja huomioivat aiempaa enemmän näitä asioita toiminnassaan. (Hemmi 2005, 103.)

Kantar TNS:n helmikuussa 2019 toteuttaman Ilmastobarometri 2019 -kansalaiskyselyn tuloksista selviää, että neljä viidestä suomalaisesta on sitä mieltä, että ilmastomuutoksen hillitsemisellä on kiire. Kyselyssä 40 prosenttia vastaajista kertoo vähentäneensä lentämistä ilmastosyistä. Kyselyyn vastanneista

suomalaisista 45 prosenttia on viimeisen vuoden aikana matkustanut lentokoneella. (Ympäristöministeriö 2019.)

Uutisotsikoinnin perusteella ei kuitenkaan ole havaittavissa ympäristötietoisuuden matkailua vähentävää vaikutusta suomalaisten matkailutottumuksissa. Tilastojen pohjalta kirjoitetuista artikkeleista selviää, ettei ympäristötietoisuus näy yhtä usein teoissa kuin puheissa. Viime aikojen uutisotsikkoja ovat esimerkiksi ”Ilmastoahdistus ei näy suomalaisten matkustusinnossa: Ulkomaille matkaillaan entistä enemmän” (Jaskari 2019b), ”Ilmastoahdistus ei näy Suomen lentokentillä – matkustajamäärät kasvoivat” (Harjuma 2019) sekä ”Ilmastoahdistus ei näy lentomatkailun määrässä: Finnair takoi uuden matkustajaennätyksen” (Lampela 2019).

Suomalaisten ympäristötietoisuus siirtyy hitaasti sanoista tekoihin, selviää Sitran vuonna 2017 teettämästä tutkimuksesta Resurssiviisas kansalainen. Tutkimuksessa kerättyjen vastausten perusteella vain viidennes vastaajista (21 %) ottaa loman ympäristövaikutukset huomioon lomasuunnitelmia tehdessään ja 44 prosenttia vastaajista ei ota ympäristövaikutuksia huomioon. (Hyry 2017.)

Suomalaisten lentomatkestamista koskevissa tilastoissa ei myöskään ole näkyvissä ympäristötietoisuuden vaikutuksia. Finavian tekninen johtaja Henri Hansson kertoo MTV:lle, että lentomatkestuksen kasvu on ollut tasaista vuodesta toiseen. Vuosina 2017 ja 2018 kasvu on ollut edellisiäkin vuosia kiivaampaa. (MTV 2019.) Suomalaisten lentomatkestajien määrä on kasvanut tammi-heinäkuussa 2019 verrattuna kyseiseen ajanjaksoon vuonna 2018. Finavian mukaan kotimaan reittiliikenteessä matkestajamäärät ovat kasvaneet 0,5 prosenttia ja ulkomaan reittiliikenteessä viisi prosenttia. Verrattuna esimerkiksi ruotsalaisten lentomatkestailuun Ruotsissa lentomatkestus on ollut laskussa, mutta Suomessa matkestajamäärät ovat nousseet. Vastaavat luvut Ruotsissa ovat kotimaan reittiliikenteessä kahdeksan prosenttia laskua ja ulkomaan reittiliikenteessä kolme prosenttia laskua. (Sulasma 2019.) Ruotsissa on yleistynyt myös käsite ”flygskam”, jolla tarkoitetaan lentomatkestamisesta koettua häpeää. Suomessa käsite ”lentohäpeä” ei ole yleistynyt samalla tavalla (Jaskari 2019a).

Uutisoinnista selviää, että kuluttajien ympäristötietoisuus on kasvanut ja monet tekevät arjessa kestävämpiä valintoja. Kuitenkin matkaillessa moni valitsee edullisemman hinnan, eikä ole valmis maksamaan vastuullisista vaihtoehdoista. Myöskään mukavuuksista ei usein olla valmiita tinkimään.

Vakuutusyhtiö If:n vuonna 2019 teettämä Suomalaisten lomamatkailu 2019 -kyselytutkimus selvitti suomalaisten matkailutottumuksia ja asenteita matkailuun liittyviä ongelmia kohtaan. Kyselyn kohderyhmänä olivat 18 vuotta täyttäneet suomalaiset. YouGov Finlandin toteuttamaan tutkimukseen vastasi reilut 1000 ihmistä. Kyselyssä kysyttiin esimerkiksi sitä, mikä tai mitkä matkustamiseen ja matkakohteisiin liittyvistä yhteiskunnallisista ilmiöistä vastaajaa erityisesti huolestuttavat. Eniten vastaajia huolestutti terrorismi, jonka valitsi 58 prosenttia vastaajista. Toiseksi eniten vastaajia huolestutti ympäristön tärveltyminen matkakohteessa (46 % vastaajista). Matkailun vaikutus ilmastonmuutokseen huolestutti 35 prosenttia vastaajista. (Vakuutusyhtiö If 2019.)

If:n kyselytutkimuksessa selvitettiin myös vastaajien asenteita ilmastonmuutokseen ja niiden vaikutusta matkailuun. Yksi kysymyksistä oli: ”Kuinka huolestunut olet ilmastonmuutoksesta?”. Vastaajista 21 prosenttia vastasi olevansa erittäin huolestunut ja 38 prosenttia melko huolestunut. Loput vastaajista olivat joko vähäisessä määrin huolestuneita, eivät lainkaan huolestuneita tai eivät osanneet sanoa. Huolestuneimpia ilmastonmuutoksesta olivat uusimaalaiset, naiset, korkeasti koulutetut ja nuoret. (Vakuutusyhtiö If 2019.)

Kyselyssä pyydettiin myös arvioimaan sitä, onko huoli ilmastonmuutoksesta vaikuttanut vastaajan lomamatkustukseen viimeisen 12 kuukauden aikana. Vain kaksi prosenttia vastaajista kertoi jättäneensä lomamatkustuksen kokonaan väliin ilmastoyistä. Matkustamista kertoo vähentäneensä 12 prosenttia vastaajista ja lähempänä sijaiseviin kohteisiin kertoi matkustaneensa vastaajista yhdeksän prosenttia. Lisäksi 13 prosenttia vastaajista vastasi valinneensa vähäpäästöisemmän tavan matkustaa. 65 prosenttia vastanneista ei ollut tehnyt mitään näistä. Kyselyyn vastanneista henkilöistä naiset olivat tehneet hieman miehiä enemmän muutoksia matkailutottumuksiinsa. Yli 60-vuotiaat vastaajat olivat vähentäneet

matkustamista muita enemmän ja 18-29-vuotiaat vastaajat suosivat muita ikäryhmiä enemmän vähäpäästöisiä tapoja matkustaa. (Vakuutusyhtiö If 2019.)

Vakuutusyhtiö If:n teettämässä kyselytutkimuksessa pyydettiin vastaajia myös arvioimaan matkustamistaan viiden vuoden kuluttua. Vastaajista kaksi kolmasosaa arvio ilmastonmuutoksen muuttavan heidän matkustustapojaan. Vain kolme prosenttia vastasi jättävänsä viiden vuoden päästä matkustamisen kokonaan välistä ilmastonmuutoksen takia. Joka viides vastaajista kertoi olevansa valmis vähentämään matkailuaan. 23 prosenttia vastaajista olisi valmis valitsemaan vähäpäästöisemmän tavan matkustaa ja 15 prosenttia olisi valmis siirtämään matkailuaan kaukokohteista lähikohteisiin. Vastaajista 36 prosenttia vastasi, ettei aio muuttaa matkustustottumuksiaan edes viiden vuoden kuluttua. (Vakuutusyhtiö If 2019.)

If:n kyselyssä erittäin huolestuneita ilmastonmuutoksesta olleista vastaajista 86 prosenttia arvioi viiden vuoden sisällä muuttavansa matkustustapojaan. Joka kymmenes heistä uskoo jättävänsä lomamatkustamisen kokonaan. Kyselystä selviää myös se, että 75 prosenttia vastaajista on sitä mieltä, että lentoyhtiöiden ja matkanjärjestäjien pitäisi tehdä enemmän ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Kyselyyn vastanneista vajaa puolet olisi valmiita maksamaan enemmän lentolipusta, mikäli lentokoneen päästöt olisivat huomattavasti pienemmät. Vastaajista reilu kolmasosa ei usko yksittäisen ihmisen lentomatkustamisella olevan ilmastonmuutokseen vaikutusta. Lentomatkustamisesta kertoo kokeneensa huonoa omatuntoa joka kolmas vastaaja ja häpeää 15 prosenttia vastaajista. (Vakuutusyhtiö If 2019.)

Monet niistäkään ihmisistä, jotka tekevät ympäristöystävällisiä valintoja arjessaan eivät kuitenkaan käyttäydy lomamatkoilla ympäristöystävällisesti. Perusteluna kyseiselle käyttäytymistavalle on usein se, että ympäristöystävälliset valinnat arjessa antavat mahdollisuuden ottaa ympäristöasiat rennommin lomaillessa. (Barr 2014.)

Oulun yliopiston matkailumaantieteen professori Jarkko Saarinen kertoo Ylen artikkelissa, että ”vaikka kuluttajat ovat aiempaa valistuneempia, tutkimuksissa on

havaittu, että loppujen lopuksi hinta ratkaisee. Matkailussa vastuullisetkin kuluttajat siirtyvät lomalle arjestaan”. Saarisen mukaan ”lisääntynyt tietoisuus ei vielä toistaiseksi ole muuttunut kulutustottumukseksi.” Hän kuitenkin kommentoi myös, että ”toki vastuullisuus matkailussa on kasvanut, mutta ei sitä vauhtia kuin tietoisuus”. (Korkala 2018.)

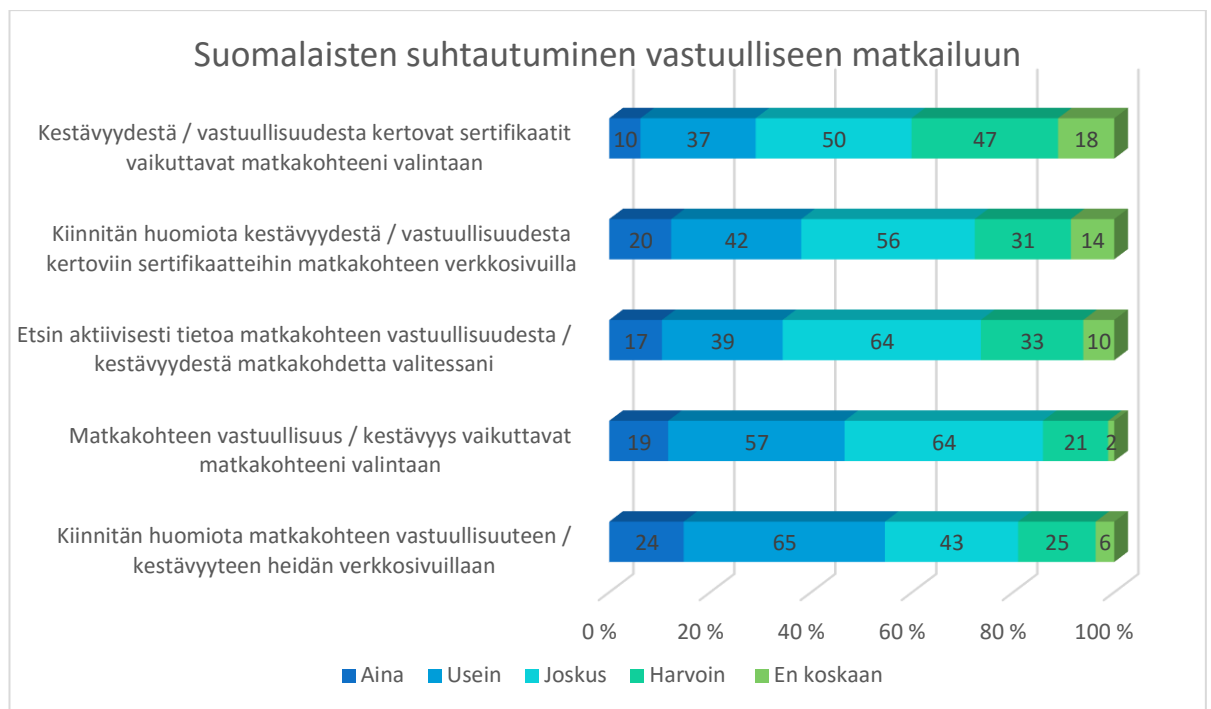
Suomen matkatoimistoalan liitto ry on julkaissut tilastotietoa vuosilta 2017-2018. Julkaisusta selviää suomalaisten lentäen tehtäviä matkapaketteja järjestävien matkanjärjestäjien markkinaosuudet matkustajamäärien mukaan vuosina 2017 ja 2018. Tilaston kärjestä löytyy Aurinkomatkat Oy, TUI Finland Oy Ab, Oy Tjäreborg Ab sekä Apollomatkat. Kaikkien edellä mainittujen matkanjärjestäjien liikevaihto ja matkustajamäärät ovat kasvaneet vuonna 2018 verrattuna edellisvuoteen. (Suomen matkatoimistoalan liitto ry 2018.) Tämäkin tilastotieto vahvistaa kuvaa siitä, ettei suomalaisten lisääntynyt ympäristötietoisuus ainakaan toistaiseksi näy lentomatkojen määrissä.

Suomalaisten tekemien lentomatkojen kasvun lisäksi kasvussa on ollut myös kotimaan kaukoliikenteen juna- ja linja-automatkustaminen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien mukaan linja-autolla tehtiin vuonna 2017 noin kolme miljoonaa matkaa enemmän kuin vuonna 2015. Junamatkustaminen on ollut kasvussa vuodesta 2016 asti. VR:n lähiliikennejohtaja Teemu Sipilä arvioi kasvun syitä olevan asiakaspaikkojen lisääminen, kaluston uudistaminen, junapalvelujen kehittäminen ja matka-aikojen nopeuttaminen. Hän uskoo myös ympäristönäkökulmien ja keskustelun ilmastonmuutoksesta vaikuttaneen junamatkustamisen lisääntymiseen. Kotimaan sisäisen junamatkustamisen lisäksi myös kansainvälinen junaliikenne ja Interrail-matkustaminen on ollut kasvussa. Teemu Sipilä kertoo, että muutos kuluttajien käyttäytymisessä ja kiinnostus Euroopan junamatkustusta kohtaan on huomioitu myös VR:llä. (STT 2019).

Ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on todennäköisesti ollut vaikutusta kotimaanmatkailun lisääntymiseen. Suomen Matkailuorganisaatioiden yhdistys Suoma ry:n huhtikuussa 2019 teettämän kyselyn mukaan vastaajista 74 prosenttia aikoi matkustaa kotimaassa kesällä 2019. Kyselyn mukaan erityisesti lähiseutujen tutkiminen kiinnosti suomalaisia kotimaanmatkailijoita. Kotimaanmatkailua

ovat kolmen viime vuoden aikana lisänneet eniten 18-44-vuotiaat. Etenkin nuorilla matkailijoilla tärkeimmät syyt kotimaanmatkailun valintaan ovat paikallisuus ja kotimaanmatkailun ilmastoystävällisyys ulkomaanmatkailuun verrattuna. 25-34-vuotiaiden keskuudessa kiinnostus paikallisuuteen oli tärkeimpänä syynä 48 prosenttia vastaajista ja 32 prosenttia oli lisännyt kotimaanmatkailua, koska se on ilmastoystävällisempää. (Suoma 2019.)

Kuviossa 8 on nähtävissä suomalaisten asenteita vastuullista matkailua kohtaan Matka 2018 -messuilla toteutetun minikyselyn tulosten perusteella. Kyselyyn vastasi 164 henkilöä. Kuvion palkeissa olevat luvut kertovat kyseisen vastausvaihtoehdon valinneiden määrän ja alareunasta selviävät vastausten prosenttiosuudet. (Xamk 2018.)



Kuvio 8. Suomalaisten suhtautuminen vastuulliseen matkailuun vuonna 2018 Matka2018 -messuilla toteutetun minikyselyn mukaan (XAMK 2018).

Tuloksista on havaittavissa, että vastuullisuudesta kertovilla sertifikaateilla on jonkin verran vaikutusta matkakohteen valintaan. Sertifikaatteja enemmän merkitystä on kuitenkin verkkosivuilta löytyvällä tiedolla vastuullisesta toiminnasta. (Xamk 2018.)

Matkailijoiden suhtautumisesta kestäväan matkailuun ja sen mukaan toimimiseen on toistaiseksi vain vähän tutkimustietoa ja olemassa olevatkin tutkimustulokset ovat osin ristiriidassa keskenään. Vaikka kestävä kehitys ja kestävä matkailu ovat akateemisessa ja poliittisessä keskustelussa aiempaa enemmän esillä, matkailu kuitenkin on kestävämpää kuin koskaan aiemmin. (Edelheim 2017, 238-240.)

5.2 Suomalaisten käyttämiä keinoja matkailun ympäristöhaittojen vähentämiseen

Ympäristötietoisuuden kasvaessa osa matkailijoista pyrkii tekemään ympäristön kannalta parempia ratkaisuja matkaillessaan. Matka 2018 -matkamessujen matkailututkimuksen mukaan suomalaisten matkailijoiden vastuullisuus näkyy erityisesti paikallisten palvelujen käyttämisenä. Paikallisten palveluntarjoajien käyttö lisää matkailun kestävyttä, kun matkailusta saatavat hyödyt jakautuvat myös paikallisille palveluntarjoajille, eivätkä vain lähtömaihin. Tutkimuksen mukaan osa matkailijoista on pyrkinyt vähentämään kohteen turistikuormitusta matkustamalla sesonkiaikojen ulkopuolella. (Matkailututkimus 2018.) Sesongin ulkopuolella matkustaessa turismin vaikutukset kohteessa jakautuvat tasaisemmin, jolloin paikalliset saavat tuloja muulloinkin kuin sesonkiaikoina ja ympäristörasitukset taantuvat (Kalmari & Kelola 2009, 20).

Joka kymmenes Matkailututkimuksen kyselyyn vastanneista matkailijoista on tehnyt vapaaehtoistyötä ihmisten hyväksi. Kyselystä nousi esiin myös vähemmän käytössä olevia vastuullisen matkailun tapoja, kuten vapaaehtoistyö luonnon tai eläinten hyväksi ja hiilidioksidikompensaation maksaminen lentomatkoista. Erityisesti kyselyyn vastanneilla nuorilla oli kiinnostusta hyväntekeväisyysmatkailua kohtaan. Joka seitsemäs 18-24-vuotiaista vastaajista on suunnitellut hyväntekeväisyysmatkalle lähtemistä. (Matkailututkimus 2018.)

Osa matkailijoista pyrkii kestävämpään matkailuun tekemällä useiden erillisten matkojen sijasta yhden pidemmän matkan ja vähentää näin lentomatkojen määrää. Lisäksi suorien lentojen suosiminen on parempi vaihtoehto kuin

välilaskulliset lennot, koska suhteessa eniten polttoainetta kuluttavat nousut ja laskut. (Kilroy 2019.)

Osa suomalaisista matkailijoista on myös valmiita luopumaan ympäristöä kuormittavasta lentomatkailusta ja valitsemaan maata pitkin kulkevan vaihtoehdon, kuten esimerkiksi junan tai linja-auton. Maata pitkin matkustamisen päästöt ovat huomattavasti lentämistä vähäisempiä. Suomesta maata pitkin matkalle lähtiessä on kolme pääreittiä, jotka kulkevat Tukholman, Pietarin ja Tallinnan kautta. (Maata pitkin 2019.)

Viime aikoina suosiotaan on kasvattanut lentomatkailua välttävien matkailijoiden Facebook-ryhmä ”Maata pitkin matkustavat”. Ryhmällä oli jäseniä vuoden 2019 huhtikuussa reilu 11 000, 2019 elokuussa reilu 15 400 ja lokakuussa 2019 jäsenmäärä oli reilut 16 800. (Facebook 2019.) Toukokuussa 2019 Helsingissä järjestettiin myös Maata pitkin -matkamessut, jonka tarkoituksena on levittää tietoa vaihtoehtoisista matkustustavoista ja vastuullisesta matkailusta (Kiviranta 2019).

5.3 Lentopäästöjen hyvittäminen ja siihen liittyvät ongelmat

Osa lentoyhtiöistä tarjoaa matkustajille mahdollisuutta hyvittää lentomatkoistaan aiheutuvia päästöjä rahalla. Lentoyhtiöiden lisäksi mahdollisuutta päästökompensointiin tarjoavat monet yritykset ja järjestöt. Tällä hetkellä päästöjen kompensointi on vapaaehtoista. Lentopäästöjen hyvittämiseksi asiakas maksaa kompensatiomaksun, joka käytetään esimerkiksi ilmastonmuutosta torjuviin hankkeisiin, metsän istutukseen ja aurinkoenergian käytön edistämiseen kehitysmaissa (Remes 2019).

Esimerkiksi Finnair tarjoaa asiakkailleen mahdollisuutta hyvittää lentämisestä syntyvät hiilidioksidipäästöt internet-sivujensa kautta. Kotimaan lennon hyvittäminen maksaa 1 €, Euroopan lennon 2 € ja edestakaisella mannertenvälisellä lennolla hyvitysmaksu on 6 €. Finnair kertoo sivuillaan rahojen menevän lyhentämättöminä heidän valitsemaansa päästövähennysprojektiin Mosambikissa. Finnair on laskenut päästöhyvityksen hinnan huomioimalla yhden hiilidioksiditonnin

vähentämisen kustannukset päästövähennysprojektissa ja keskimääräiset matkustajakohittaiset päästöt lennolla. (Finnair 2019.)

Toinen Finnairin tarjoama tapa hyvittää lentopäästöjä on biopolttoaineen ostaminen. Biopolttoainetta asiakas voi ostaa 10, 20 tai 65 eurolla. Verrattuna vastaavaan määrään fossiilista polttoainetta, biopolttoaine vähentää päästöjä 60-80 prosenttia, mutta sillä voidaan korvata korkeintaan 50 prosenttia käytetystä polttoaineesta. Biopolttoaine on fossiilista polttoainetta kolmesta viiteen kertaa kalliimpaa ja sitä käytetään Finnairin lennoilla asiakkaiden panostusten mukaan. Biopolttoainetta ei kuitenkaan käytetä kaikilla lennoilla, vaan sitä tankataan vain lennoille Kalifornian kohteesta, San Franciscosta. Asiakkaiden biopolttoaineen käyttöön maksama tuki menee siis Finnairin Kaliforniasta lähteviin lentoihin. (Finnair 2019.)

Biopolttoaineen käyttöön lentoliikenteessä liittyy kuitenkin ongelma, jonka vuoksi sillä ei pystytä ainakaan toistaiseksi kokonaan korvaamaan fossiilista polttoainetta. Biopolttoainetta ei ole saatavilla tarpeeksi kattamaan koko lentoliikenteen tarpeet, joten sillä ei ole mahdollista korvata kuin murto-osa käytettävästä polttoaineesta. Myös korkeampi hinta on syynä sille, ettei biopolttoainetta käytetä enempää. (Jaakkonen 2019.)

Lentopäästöjen kompensoimiseen liittyy muitakin ongelmia. Kaikki päästökompensaatioita tarjoavat tahot eivät välttämättä käytä saamiaan rahoja luvattuihin tarkoituksiin. Hankkeiden pysyvyyttä ei myöskään aina voida valvoa, jolloin esimerkiksi lahjoitetuilla rahoilla istutetut puut voidaan myöhemmin kaataa tai polttaa. Päästökompensaatioita tekevän matkailijan kannattaa tarkistaa, että kompensatorahat menevät sertifioituihin hankkeisiin. Nämä hankkeet riippumaton asiantuntijataho on todennut aidosti hiilidioksidipäästöjä pienentäviksi. (Remes 2019.)

Yksi päästöhyvityksiä koskeva ongelma on se, että osa matkailijoista voi ajatella, että maksamalla muutaman euron kompensatiomaksun, he voivat jatkaa tai jopa lisätä lentomatkustamista. Lisäksi voidaan miettiä, kuinka suuri vaikutus kokonaispäästöihin on sillä, että pieni osa matkustajista maksaa joitakin euroja

hyvittääkseen lentomat kustamisensa. Esimerkiksi Sitran asiantuntija, valtiotieteiden tohtori Vesa-Matti Lahti sanoo Iltasanomien artikkelissa hyvitysten eli kompensatioiden olevan tyhjää parempi, mutta ne eivät riitä (Näveri 2019).

Internetistä on löydettävissä erilaisia päästölaskureita, joilla voidaan arvioida oman lentämisen aiheuttamia päästöjä. Näitä laskureita on kuitenkin kritisoitu siitä, että ne huomioivat vain osan lentämisen todellisista päästöistä. Monet lentoyhtiöt, kuten esimerkiksi Finnair huomioivat päästöhyvityksissä vain lennoista syntyvät hiilidioksidipäästöt, vaikka lentämisestä syntyy myös muita ilmastovaiikutuksia, kuten ilmastoa lämmittävät typen oksidit ja vesihöyry. Tutkijoiden suosituksena onkin käyttää kertoimena 1,5-2 laskureiden tulokseen. Näin kompensointimaksu kattaa paremmin päästöjen todellisen suuruuden. (Kempas 2019.)

Päästölaskureiden tuloksissa on myös suuria eroja toisiinsa nähden. Tämä johtuu esimerkiksi erilaisista laskutavoista. Osa laskureista huomioi tuloksessa hiilidioksidipäästöjen lisäksi myös muut kasvihuonekaasupäästöt, jolloin laskurin tulos on korkeampi. (Remes 2019.) Myös laskentaan liittyvät taustatiedot selittävät laskureiden tuloksissa havaittavia eroja. Esimerkiksi poikkeamat etäisyyksien laskennassa tai koneiden täyttöasteen määrittämisessä sekä sääolosuhteiden ja ruuhkien vaikutukset polttoaineen kulutukseen vaikuttavat päästölaskelmiin. (Syke 2019.)

5.4 Lentovero ja siihen liittyvät ongelmat

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi on ehdotettu myös lentoveron käyttöönottoa Suomessa. Lentoveron säätämistä edistämään on myös tehty kansalaisaloite, jolla syyskuussa 2019 oli reilut 5000 kannatusilmoitusta ja lokakuun alussa 2019 kannatusilmoituksia oli reilut 25 000. Lokakuun lopussa kansalaisaloite sai täyteen 50 000 kannatusilmoitusta ja etenee eduskunnan käsiteltäväksi. Lentoveroa kannattavien tavoitteena on, että vero toimisi taloudellisena ohjauksena suomalaisten lentämisen vähentämiseksi. (Kansalaisaloite.fi 2019.) Tällä hetkellä lentäminen on Suomessa ja suurimmassa osassa maailmaa lähes verovapaata (Maan ystävät 2019).

Lentoveron asettamista on kuitenkin kritisoitu ja sen mahdollisista vaikutuksista on esitetty arvioita. On esimerkiksi arvioitu, että mikäli Suomesta lähteville ja tuleville lennoille asetettaisiin lisämaksu, kansainvälinen matkailija ei välttämättä jättäisi matkaansa tekemättä vaan saattaisi vaihtaa kohdetta (Kullas 2019). Lentoveron asettaminen maakohtaisesti on haasteellista, koska verotusta kiristävä maa todennäköisesti jää nopeasti jälkeen kansainvälisessä kilpailussa (Pape-Mustonen 2018).

Lentämisen rajoittaminen hinnannousun kautta tuo mukanaan uhan ihmisten eriarvoisuuden lisääntymisestä. Lentämisen kallistuminen ei todennäköisesti vaikuttaisi merkittävästi varakkaiden matkustamiseen, mutta köyhempien matkailuun sillä voisi olla suuremmat vaikutukset. Lisäksi matkailun väheneminen vähentäisi turismista saatavia tuloja köyhissä maissa. Lentämisen rajoittamisella hintoja nostamalla voisi siis olla positiivisia vaikutuksia ilmastonmuutoksen torjuntaan, mutta negatiivisia vaikutuksia köyhyyden torjuntaan. (Perkkiö 2018.)

Lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi on käytetty ja jatkuvasti kehitetään erilaisia ratkaisuja. Yksi lentoliikenteen ratkaisu ilmastovaikutusten vähentämiseksi on tekninen kehitys ilmastoja vähemmän kuormittavan lentokaluston kehittämiseksi (Pape-Mustonen 2018). Lentoala on myös kansainvälisesti sitoutunut hiilineutraaliin kasvuun vuoden 2020 jälkeen. Hiilineutraaliutta edistämään on kehitetty päästöjen kasvun kompensointiin päästöhyvitysjärjestelmä CORSIA. (Ympäristö.fi 2019.)

Tutkimuksessa vertailen tietoperustassa esitettyjä ympäristötietoisuuden vaikutuksia kyselyn tuloksiin. Tarkastelen, miten kyselystä saadut vastaukset korreloivat suomalaisten matkailuvalintoihin ja päätöksiin yleisesti. Kyselyn suunnittelussa on huomioitu tietoperustassa käsitellyt keinoja vastuullisempaan matkailuun. Selvitän, mitä edellä mainituista keinoista vastaajat ovat käyttäneet ja mitä olisivat valmiita käyttämään. Kyselyssä selvitän myös vastaajien valmiutta maksaa ylimääräistä ympäristöystävällisemmästä vaihtoehdosta esimerkiksi lentomatkailun osalta. Lisäksi selvitän, kuinka moni on kompensoinut lentomatkustuksensa ja kuinka moni olisi valmis niin tekemään.

6 Kyselytutkimus matkailualan opiskelijoille

6.1 Kyselylomakkeen suunnittelu ja aineistonkeruu

Kyselylomake suunniteltiin opinnäytetyön tietoperustassa esiintyvän tiedon pohjalta. Matkailualan opiskelijoille suunnatun kyselyn ensimmäisessä osiossa kysytään vastaajien taustatietoja kysymyksissä 1-3. Kysymykset käsittelevät ikää, sukupuoli ja koulutustaustaa. Toisessa osiossa kysymyksissä 4 ja 5 selvitetään suhtautumista ilmastonmuutokseen ja kestävään matkailuun. Nämä kysymykset on valittu lomakkeeseen tietoperustan kestävä matkailua käsittelevän luvun 3 ja ilmastonmuutokseen suhtautumista käsittelevän luvun 4.5 pohjalta.

Kyselylomakkeen kolmannessa osiossa kysymyksissä 6-11 keskitytään matkailuvalintoihin vaikuttaviin tekijöihin ja vastuullisuudesta kertoviin sertifikaatteihin. Kysymykset on suunniteltu ympäristötietoisuuden vaikutuksia koskevan luvun 5.1 perusteella. Luvussa 5.1 kerrotaan esimerkiksi sertifikaattien vaikutuksista suomalaisten valintoihin. Samaa aihetta käsitellään myös kyselylomakkeen kysymyksissä 10 ja 11. Tavoitteena on verrata vastaavako suomalaisten suhtautuminen vastuullisuudesta kertoviin sertifikaatteihin ja kyselytulokset toisiaan. Kyselyn viimeisessä osiossa selvitetään vastaajien matkailutottumuksia ja ympäristöystävällisempään matkailuun käytettäviä keinoja. Osioon kuuluvat kysymykset 12-17 on laadittu luvussa 5 esiintyvien tietojen pohjalta.

Kyselylomake testattiin ennen kyselyn järjestämistä testivastaajien avulla. Testivastaajia oli viisi ja he olivat kyselyn järjestäjän tuttavapiiristä. Testivastaajat olivat opiskelijoita, mutta eivät restonomiopiskelijoita. Tämän vuoksi heidän vastauksiaan ei käytetty osana aineistoa. Heidän keskimääräinen vastausaikansa oli 5,5 minuuttia. Testivastaukset olivat lopullisen kyselyn kannalta erittäin hyödyllisiä. Testivastausten kautta esille nousi kaksi korjattavaa asiaa vastausvaihtoehtoihin ja kyselylomakkeen muotoiluseikkoihin liittyen. Toinen korjaus liittyi rakenteeseen. Kysymyksessä piti olla mahdollisuus valita useita vastausvaihtoehtoja,

mutta niitä pystyikin valitsemaan vain yhden. Toisesta kysymyksestä puuttui oleellinen vastausvaihtoehto. Testivastausten perusteella sai myös viitettä kyselyyn vastaamiseen kuluva ajasta. Tämä tieto oli hyvä olla saatekirjeessä ja esittää vastaajille ennen kyselyä.

Aineistonkeruumenetelmänä käytettiin kyselyä, joka toteutettiin Webropol-ohjelmalla. Kysely järjestettiin Karelia-ammattikorkeakoulun matkailualan opiskelijoille oppitunneilla. Kyselyn järjestämiseen oppitunneilla päädyttiin, koska sen uskottiin olevan tehokkaampi tapa vastausten saamiseksi, kuin sähköpostilla lähetetty kyselylinkki. Valmis kyselylomake löytyy liitteestä 2.

Kyselyvastaukset kerättiin marraskuussa 2019 ja vastauksia tuli yhteensä 85 kappaletta. Lomake lähetettiin sähköpostilla yhteensä 143 henkilölle. Tavoitteena oli saada vastauksia mahdollisimman suurelta joukolta, että vastauksista voitaisiin tehdä mahdollisimman luotettavia ja todenmukaisia johtopäätöksiä. Saatujen vastausten määrä vastasi tavoitetta.

6.2 Kvantitatiivinen tutkimus

Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimusaineiston analyysi pyrkii yleistämään ja mittauksen tuloksena saatua aineistoa käsitellään tilastollisin keinoin. Opinnäytetyön kyselyn analyysi ei ole täysin määrällinen, vaan työssä hyödynnetään lähinnä suoria jakaumia vertailemalla kyselyn tuloksia tilastotietoihin. Vastaajina toimivalta joukolta saatujen tutkimustulosten katsotaan edustavan koko tutkittavaa ryhmää.

Havaintoyksiköitä on tutkimuksessa oltava riittävä määrä, että tuloksia voitaisiin pitää luotettavina ja koko perusjoukkoa edustavina. Havaintoyksiköllä tarkoitetaan tutkimuksessa analysoitavaa tutkimuksen kohdetta tai tapausta. Tällä tavalla toteutetussa tutkimuksessa on kuitenkin myös olemassa virhemahdollisuus. Otos ei välttämättä vastaakaan todellista kohderyhmää, jolloin saadut tulokset ovat virheellisiä. (Kananen 2008, 10-19.) Kvantitatiiviselle tutkimukselle tyypillistä on numeerisesti suuri otos sekä ilmiön kuvaus numeerisen tiedon pohjalta.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa selvitetään lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä, joita voidaan havainnollistaa esimerkiksi taulukoiden ja kuvioiden avulla. (Heikkilä 2005, 16-17.)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tiedonkeruumenetelmänä voidaan käyttää esimerkiksi kyselyä. Määrällisessä tutkimuksessa kyselyssä esitetyillä kysymyksillä pyritään selvittämään ilmiöön liittyvien ominaisuuksien tai yhteyksien esiintymistiheyksiä. Kyselyssä käytettävät kysymykset toimivat mittareina, joilla tutkimusongelmana olevaa ilmiötä selitetään. Virhetulkintojen välttämiseksi kysymykset on harkittava tarkasti. Mikäli kysymys on aseteltu huonosti, se voidaan tulkita monella tavalla. Kyselylomaketta suunniteltaessa vain tutkimuksen kannalta olennaiset ja hyödylliset kysymykset kannattaa ottaa mukaan tutkimukseen. Kysymyksissä tulee käyttää jokapäiväistä käyttökieltä ja välttää erikoistermien käyttämistä. Tarkoituksena on, että jokainen vastaaja ymmärtäisi kysymykset samalla tavalla. (Kananen 2008, 11-25.) Kysymykset eivät saa olla johdattelevia ja sanamuodoissa tulee olla tarkkana (Valli 2018, 93).

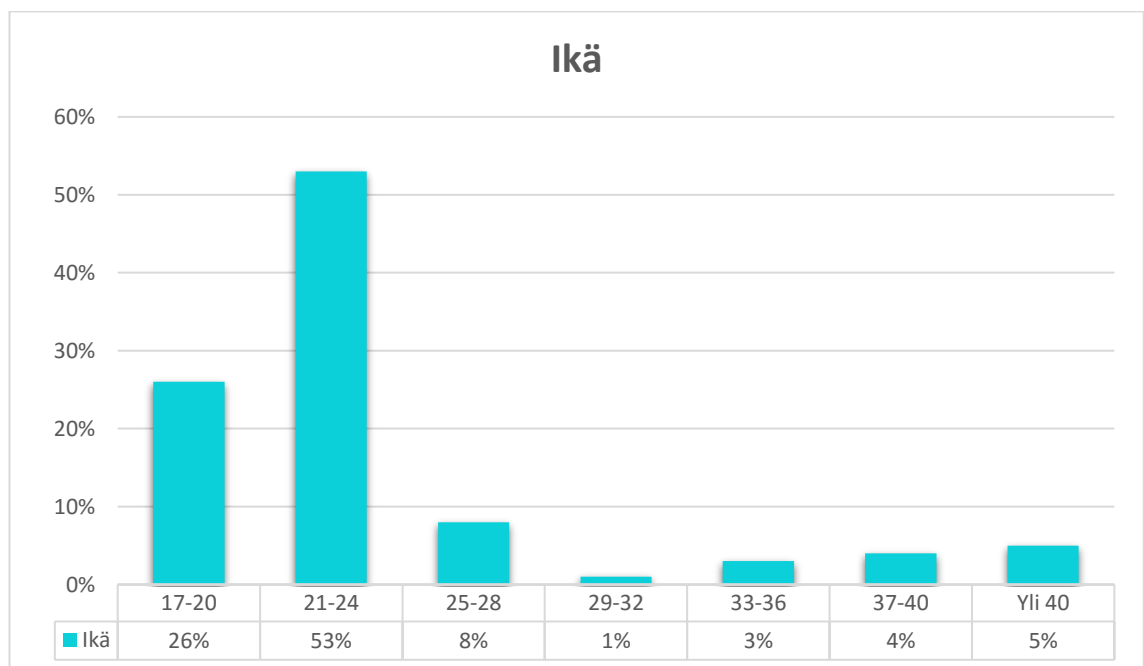
Kvantitatiivisessa tutkimuksessa käsitteet määritellään niin, että ne voidaan mitata. Mitattavia ominaisuuksia kutsutaan muuttujiksi. Esimerkkejä muuttujista ovat ikä, sukupuoli, pituus ja ammatti. (Kananen 2008, 16-18.) Kvantitatiivisessa tutkimuksessa halutaan usein selvittää asioiden välisiä riippuvuussuhteita. Muuttujien välistä riippuvuutta voidaan tarkastella esimerkiksi ristiintaulukoinnin avulla. Opinnäytetyön kyselyvastausten analysoinnissa yhtä muuttujaa ristiintaulukoidaan taustamuuttujan mukaan.

7 Kyselyn tulokset

7.1 Vastaajien taustatiedot

Kyselyn alussa kartoitettiin vastaajien taustatietoja. Vastaajilta kysyttiin ikää, sukupuoli ja aiempaa koulutusta. Kyselyn kohderyhmänä olivat Karelia-ammatti-korkeakoulun matkailualan opiskelijat.

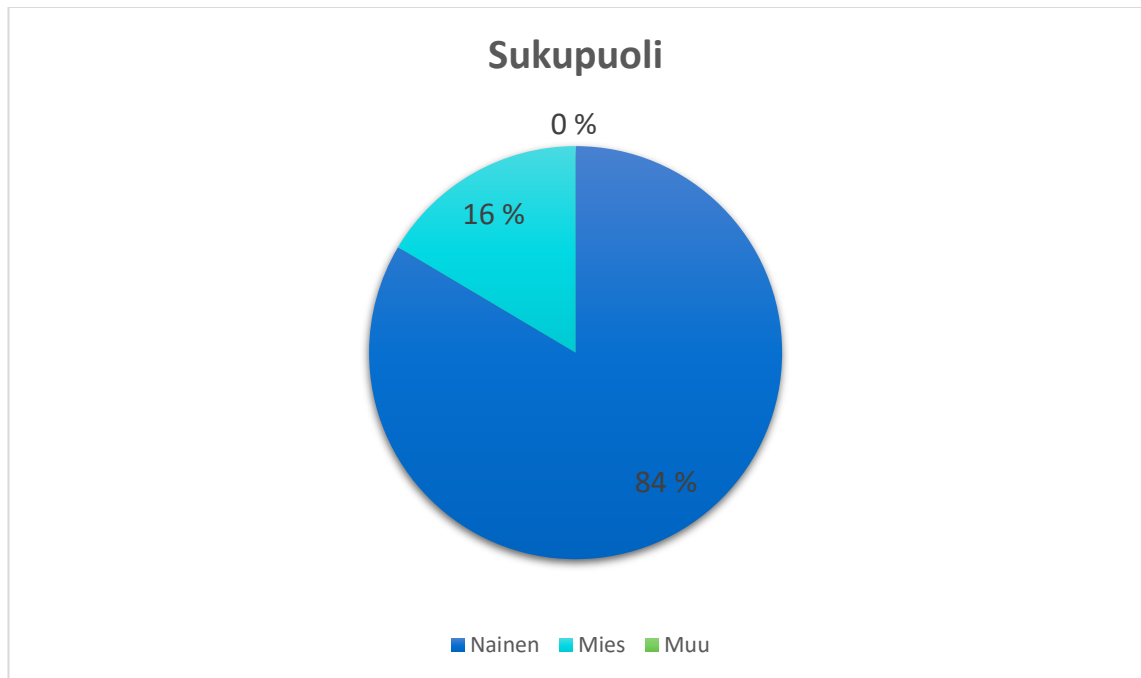
Ikävaihtoehdot alkoivat ryhmästä 17-20-vuotiaat, koska tätä nuorempia vastaajia korkeakouluopiskelijoiden joukossa ei ollut. Ikävaihtoehdot jatkuivat tasaisina vaihtoehtoon ”yli 40-vuotias” asti, koska suurin osa vastaajaryhmästä oli tätä nuorempia. Kuvio 9 havainnollistaa vastaajien ikäjakaumaa.



Kuvio 9. Vastaajien ikäjakauma. (n=85)

Suurin vastaajaryhmä olivat 21-24-vuotiaat, joita oli 45. Seuraavaksi eniten oli 17-20-vuotiaita (22) ja 25-28-vuotiaita vastaajia (7). Yli 40-vuotiaita oli vastaajista neljä. Loput kyselyyn vastanneista sijoittuivat välille 29-40-vuotiaat. Vastaajat ovat opiskelijoita, joka selittää ikäjakauman painottumista nuoriin.

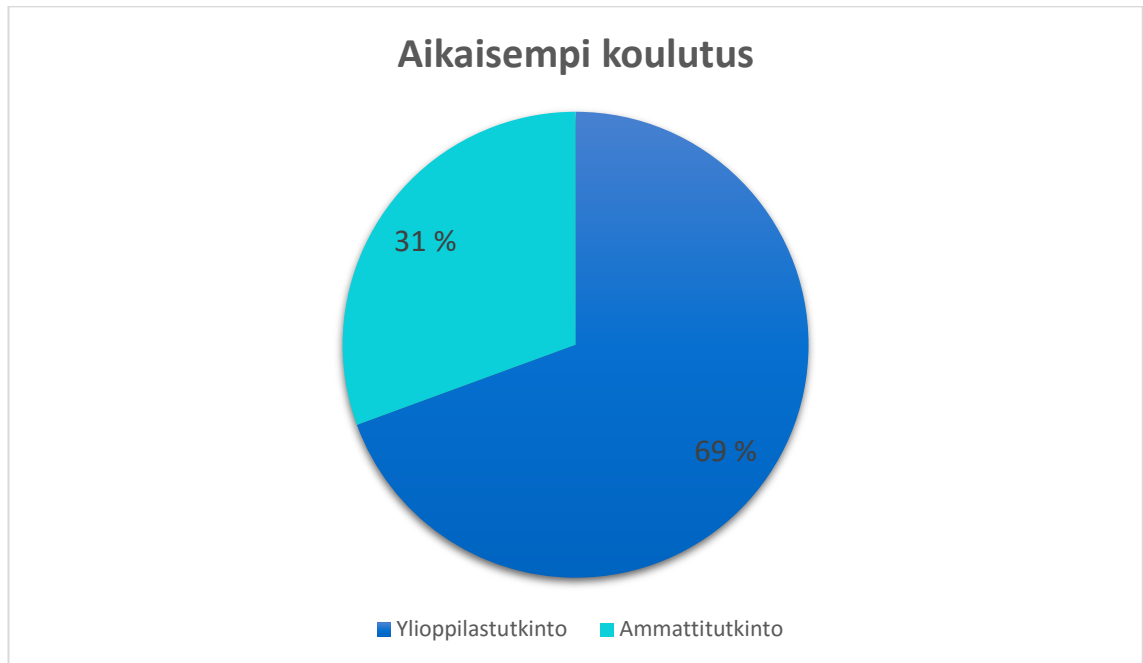
Taustatiedoissa kysyttiin myös sukupuolta. Kuvio 10 kuvaa vastaajien sukupuolijakaumaa. Vastaajista 71 oli naisia (84 %) ja 14 miehiä (16 %).



Kuvio 10. Vastaajien sukupuolijakauma. (n=85)

Kuten etukäteen oli arvioitu, suurin osa vastaajista oli naisia. Tätä ennakoitiin, koska kyselyn kohderyhmänä toimivista opiskelijoista suurin osa on naisia.

Vastaajien koulutustaustan jakautumista havainnollistaa kuvio 11. Koska vastaajat ovat korkeakouluopiskelijoita, nykyistä koulutusastetta ei kysytty. Koulutukseen liittyen kysyttiin, oliko vastaajilla ammattitutkinto vai ylioppilastutkinto.

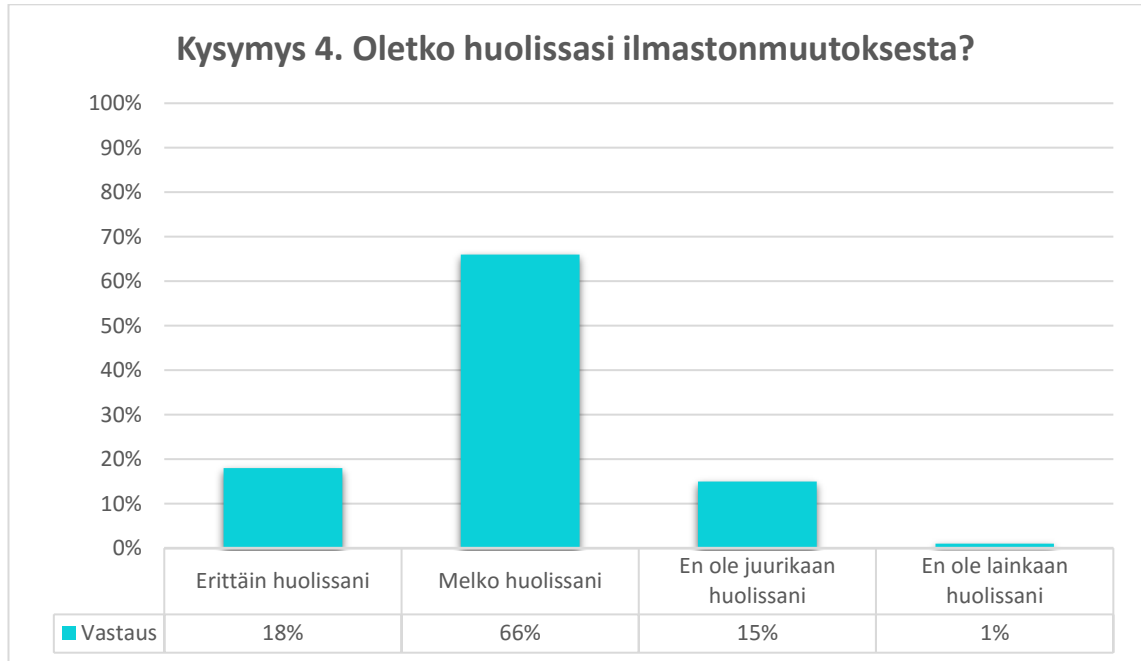


Kuvio 11. Vastaajien koulutustausta. (n=85)

Suurin osa vastaajista (59) oli suorittanut ennen ammattikorkeakoulua ylioppilastutkinnon. Vastaajista 26 oli suorittanut ammattitutkinnon.

7.2 Suhtautuminen ilmastonmuutokseen ja kestävään matkailuun

Seuraavaksi kyselyssä selvitettiin vastaajien asenteita ilmastonmuutosta ja kestävä matkailua kohtaan. Kysymys 4 oli ”Oletko huolissasi ilmastonmuutoksesta?” (kuvio 12). Suurin osa vastaajista (56) valitsi vaihtoehdon ”melko huolissani”. Toiseksi eniten vastauksia (15) sai vaihtoehto ”erittäin huolissani”. Erittäin huolissaan tai melko huolissaan ilmastonmuutoksesta oli siis yhteensä 84 % vastaajista. Vastauksista voidaan havaita, että ilmastonmuutos huolestuttaa suurinta osaa kohderyhmästä.



Kuvio 12. Vastaajien suhtautuminen ilmastonmuutokseen. (n=85)

Osa vastausvaihtoehdon ”erittäin huolissani” valinneista perusteli valintaansa avoimen vastauksen kautta. Avoimeen tekstikenttään saatiin seuraavanlaisia perusteluja valinnalle ”erittäin huolissaan”:

”Maailma tuhoutuu pikku hiljaa ja rikkaat ihmiset ketkä saastuttavat (yhtiön omistajat jne) eivät piittaa asiasta. Käyttävät kehitysmaita hyväkseen (huonot ympäristölait). Ahneet ihmiset tuhoaa kaikki.”

”Pelkään, että meidän jo meidän sukupolven aikana tulee ilmi pahoja ilmastokatastrofeja, niitä on jo sattunutkin. Pelkään myös että mahdollisilla lapsilla ja lapsenlapsilla ei ole tulevaisuutta tai se tulevaisuus on hyvin erilainen ja rajoittunut tänä päivänä tehtävien virheiden vuoksi.”

”Ihmisten välinpitämättömyyden vuoksi”

”Jäätiköiden sulaminen, aavikoituminen, ilmastopakolaisuus ja sen tuomat haasteet”

”Maapalloja on vain yksi ja jotenkin tuntuu siltä ettei maailmassa tehdä kunnolla konkreettisesti mitään niin suurta että sillä oikeasti olisi mitään vaikutusta.”

”Tulevien sukupolvien vuoksi”

”Eläinten, ihmisten ja ympäristön olosuhteista”

”Koska sen vaikutukset ovat niin suuret.”

”Koska tuhoamme maapallon”

”Minulla on lapset”

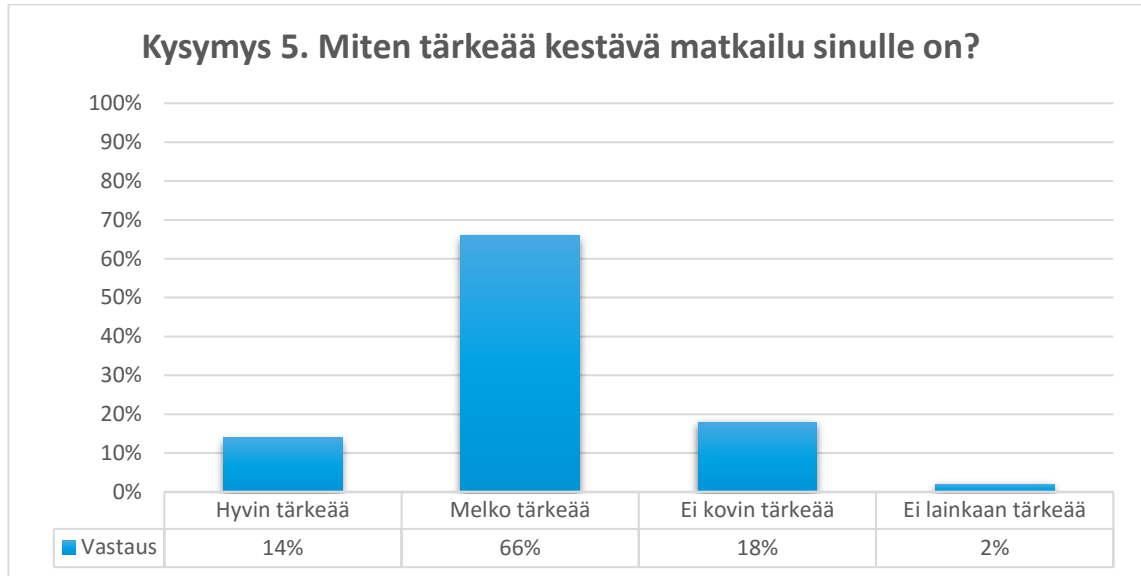
”Koska se vaikuttaa meihin kaikkiin”

”Ihmisten tietämättömyys ja välinpitämättömyys ahdistavat”

Avoimeen tekstikenttään tulleista vastauksista voidaan havaita, että ihmisiä huolestuttavat ilmastonmuutoksessa eniten sen vaikutukset ihmisten elämään ja olosuhteisiin nyt ja tulevaisuudessa. Ilmastonmuutoksen aiheuttamat ympäristövaikutukset nousivat esiin monissa kommentteissa.

Vastaajista 13 valitsi vastausvaihtoehdon ”en ole juurikaan huolissani” ja yksi vaihtoehdon ”en ole lainkaan huolissani.” ”En ole lainkaan huolissani” vastauksen avoimeen tekstikenttään saatiin yksi perustelu, joka oli: ”en tule olemaan näkemässä katastrofia.” Verrattuna tietoperustassa esitettyihin kyselytutkimusten tuloksiin, ei lainkaan huolissaan olevien määrä oli poikkeuksellisen pieni.

Kysymyksessä 5 kysyttiin sitä, kuinka tärkeää kestävä matkailu vastaajille on (kuvio 13). Tässäkin kysymyksessä suosituin vastausvaihtoehto oli ”melko tärkeää”, jonka valitsi vastaajista 55. Vastaajista 12 vastasi ”hyvin tärkeää”, 15 ”ei kovin tärkeää” ja 2 ”ei lainkaan tärkeää”. Hyvin tärkeänä tai melko tärkeänä kestävä matkailua piti yhteensä 80 prosenttia vastaajista. Vastaajat saivat halutessaan perustella valintaansa avoimella vastauksella. Ei lainkaan tärkeänä kestävä matkailua pitäneet vastaajat perustelivat valintaansa seuraavanlaisesti: ”olen välinpitämätön” ja ”matkailen harvoin.”



Kuvio 13. Vastaaajien suhtautuminen kestävän matkailun tärkeyteen. (n=84)

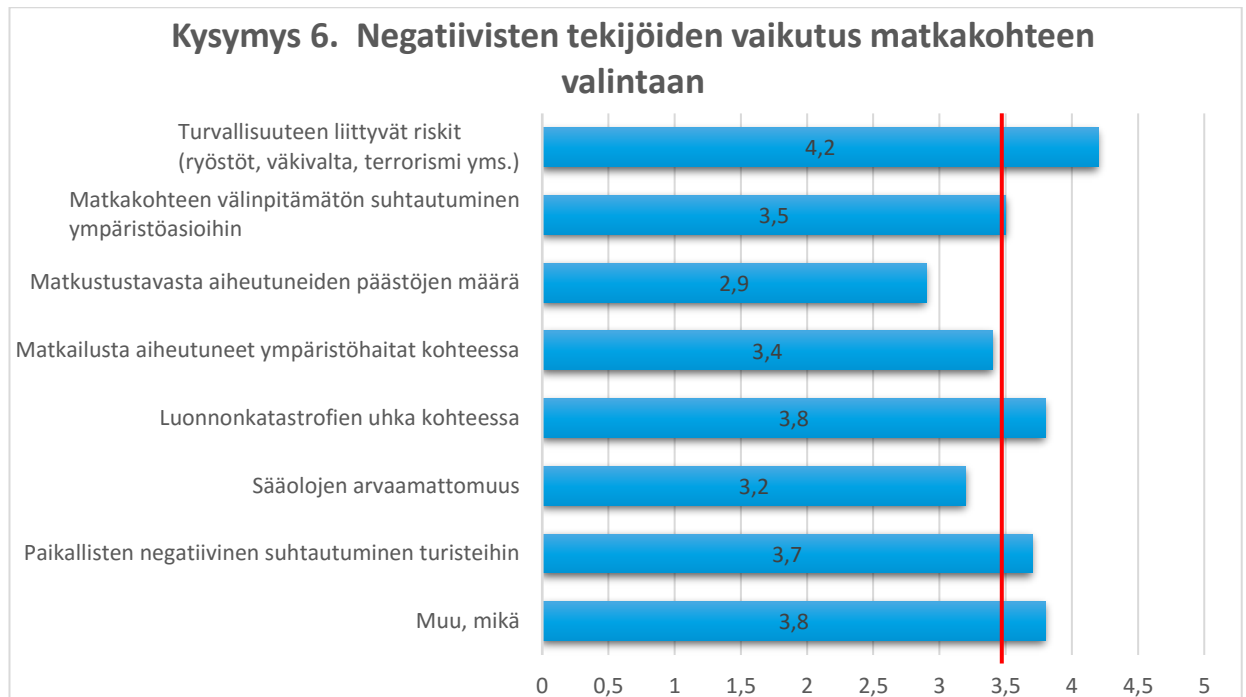
Kestävää matkailua erittäin tärkeänä pitäneet perustelivat valintaansa seuraavilla tavoilla: ”elinkeino”, ”koska se vaikuttaa ilmastonmuutokseen”, ”voimme vaikuttaa esimerkiksi jätehuollonkehittämiseen maailmalla. Vaatimalla sitä lomakohteelta”, ”koska siihen voin itse vaikuttaa”, ”asiakkaatkin ovat sen kannalla”, ”haluan omalta osaltani tehdä niin paljon kuin mahdollista ilmastonmuutoksen hidastamiseksi, tai vähintään nopeutumisen estämiseksi”, ”se on helppo tapa vaikuttaa ilmastonmuutoksen ehkäisemiseen”, ”koska kestävän matkailun vastakohta on niin sydämetöntä”, ”haluan että luonto säilyy myös jälkipolville”, ”en halua pilata luontoa toiminnallani” ja ”luonnon takia”.

Avoimissa vastauksissa korostui se, että vastaajat halusivat tehdä omalta osaltaan mahdollisimman paljon ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja kokivat pystyvänsä vaikuttamaan siihen omalla toiminnallaan. Myös luonto mainittiin vastauksissa useamman kerran.

7.3 Matkailuvalintoihin vaikuttavat tekijät

Seuraavaksi kyselyssä tarkasteltiin erilaisia positiivisia ja negatiivisia matkailuvalintoihin vaikuttavia tekijöitä. Kysymyksessä 6 vastaajat arvioivat erilaisten negatiivisten tekijöiden vaikutusta matkakohteensa valintaan. Vastaukset määriteltiin

asteikolla 1-5 (1. Eivät vaikuta lainkaan 2. Eivät vaikuta juuri ollenkaan 3. Vaikuttavat hieman 4. Vaikuttavat melko paljon 5. Vaikuttavat merkittävästi). Punaisella viivalla on kuvattu kaikkien vastausten keskiarvo, joka on 3,5. Kysymyksen 6 vastaukset on koottu kuvioon 14.



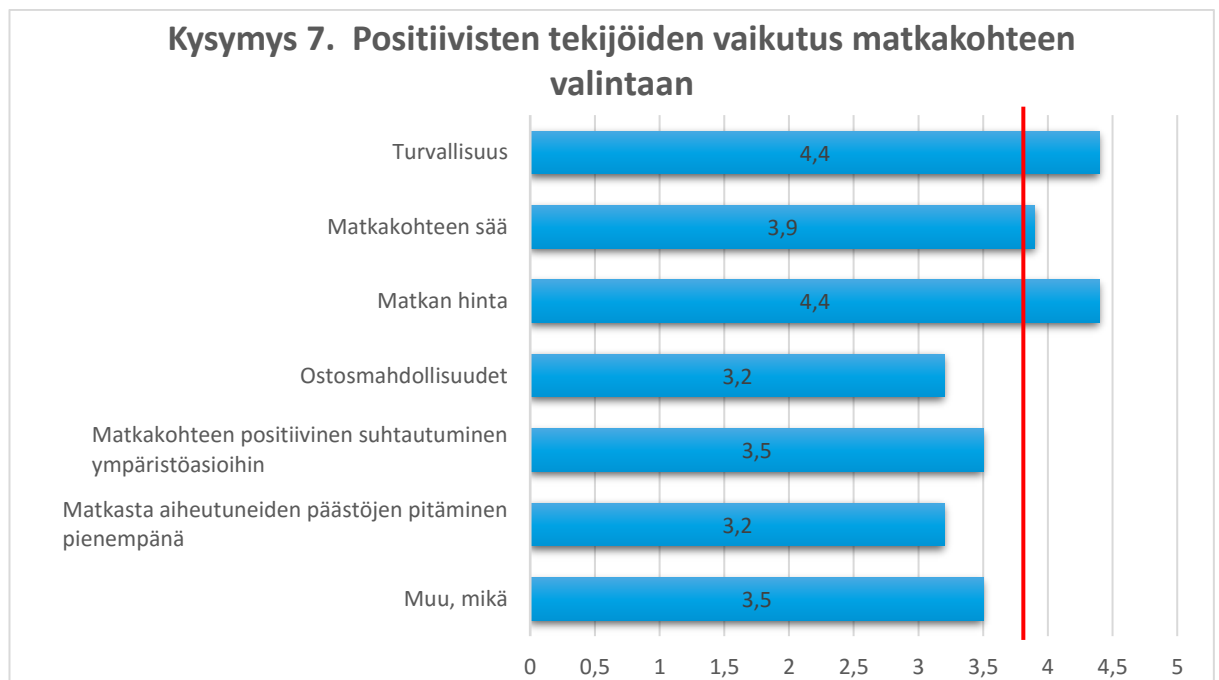
Kuvio 14. Negatiivisten tekijöiden vaikutus matkakohteen valintaan asteikolla 1-5. (n=85)

Vastauksista on havaittavissa, että luetelluista tekijöistä vähiten matkakohteen valintaan vaikuttaa matkustustavasta aiheutuneiden päästöjen määrä. Eniten valintaan vaikuttavat turvallisuuden liittyvät riskit, esimerkiksi ryöstöt, väkivalta ja terrorismi. Ympäristötietoisuuteen liittyvistä tekijöistä matkustamisen päästöjä enemmän on vaikutusta matkailun kohteeseen aiheuttamalla ympäristöhaitoilla ja matkakohteen välinpitämättömällä asenteella ympäristöasioihin. Suurin osa ympäristöön liittyvistä tekijöistä kuitenkin vaikutti kohteen valintaan enemmän kuin sääolojen arvaamattomuus. Vastausten keskiarvo ”Muu, mikä” -vaihtoehtoon oli 3,8. Tähän vaihtoehtoon saatuja avoimia vastauksia olivat eläinten huono kohtelu, oma rahattomuus ja hinta.

Vastauksista on havaittavissa, että ympäristöön liittyvillä tekijöillä on vaikutusta matkakohteen valintaan, mutta enemmän vaikuttavat turvallisuuden liittyvät

tekijät, luonnonkatastrofien uhka kohteessa ja paikallisten negatiivinen suhtautuminen turisteihin.

Kysymyksessä 7 vastaajat arvioivat erilaisten positiivisten tekijöiden vaikutusta matkakohteensa valintaan. Vastaukset määriteltiin asteikolla 1-5 (1. Eivät vaikuta lainkaan 2. Eivät vaikuta juuri ollenkaan 3. Vaikuttavat hieman 4. Vaikuttavat melko paljon 5. Vaikuttavat merkittävästi). Tulokset on koottu kuvioon 15.



Kuvio 15. Positiivisten tekijöiden vaikutus matkakohteen valintaan asteikolla 1-5. (n=85)

Eniten matkakohteen valintaan vaikuttavat turvallisuus ja matkan hinta. Vähiten luetelluista tekijöistä vaikuttavat ostosmahdollisuudet ja matkasta aiheutuneiden päästöjen pitäminen pienempänä. Turvallisuuden ja hinnan jälkeen suurin vaikutus on matkakohteen säällä. Matkakohteen positiivisella suhtautumisella ympäristöasioihin on vastaajille enemmän merkitystä kuin ostosmahdollisuuksilla tai matkasta aiheutuvien päästöjen pitämisellä pienempänä. Vastaajien keskiarvo ”muu, mikä” vaihtoehtoon oli 3,5. Avoimia vastauksia tähän olivat eläinten hyvä kohtelu ja se, ettei kohteessa ole massaturismia.

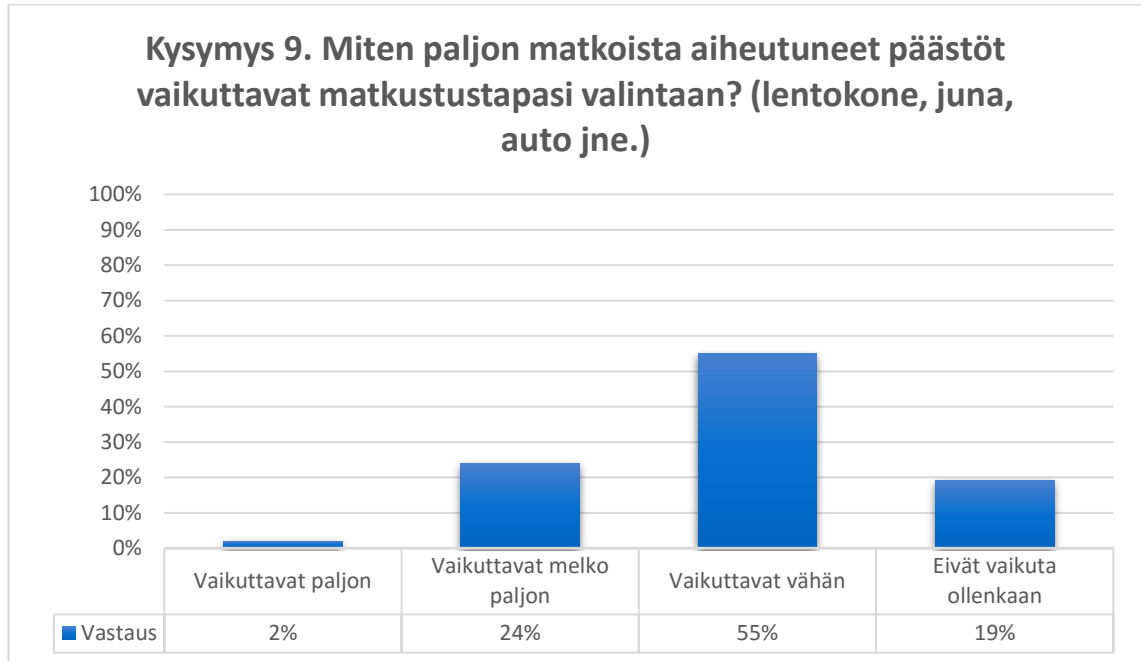
Kuviossa 16 näkyy vastausten jakautuminen kysymyksessä 8. Vastaajilta kysyttiin sitä, miten paljon matkoista aiheutuneet päästöt vaikuttavat matkakohteen valintaan. Vastaajista 45 valitsi vaihtoehdon ”vaikuttavat vähän”. Toiseksi suosituin vaihtoehto oli ”vaikuttavat melko paljon”, jonka valitsi 25 vastaajaa.



Kuvio 16. Matkoista aiheutuvien päästöjen vaikutus matkakohteen valintaan. (n=85)

Neljällä vastaajalla matkoista aiheutuneet päästöt vaikuttavat matkakohteen valintaan paljon ja 11 valitsi vaihtoehdon ”eivät vaikuta ollenkaan”. ”Vaikuttavat vähän” tai ”eivät vaikuta ollenkaan” vaihtoehdon valitsi yhteensä 66 prosenttia vastaajista. Kysymyksissä 4 ja 5 kävi ilmi, että erittäin huolissaan tai melko huolissaan ilmastonmuutoksesta on yhteensä 84 prosenttia ja kestäväää matkailua pitää erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä yhteensä 80 prosenttia vastaajista.

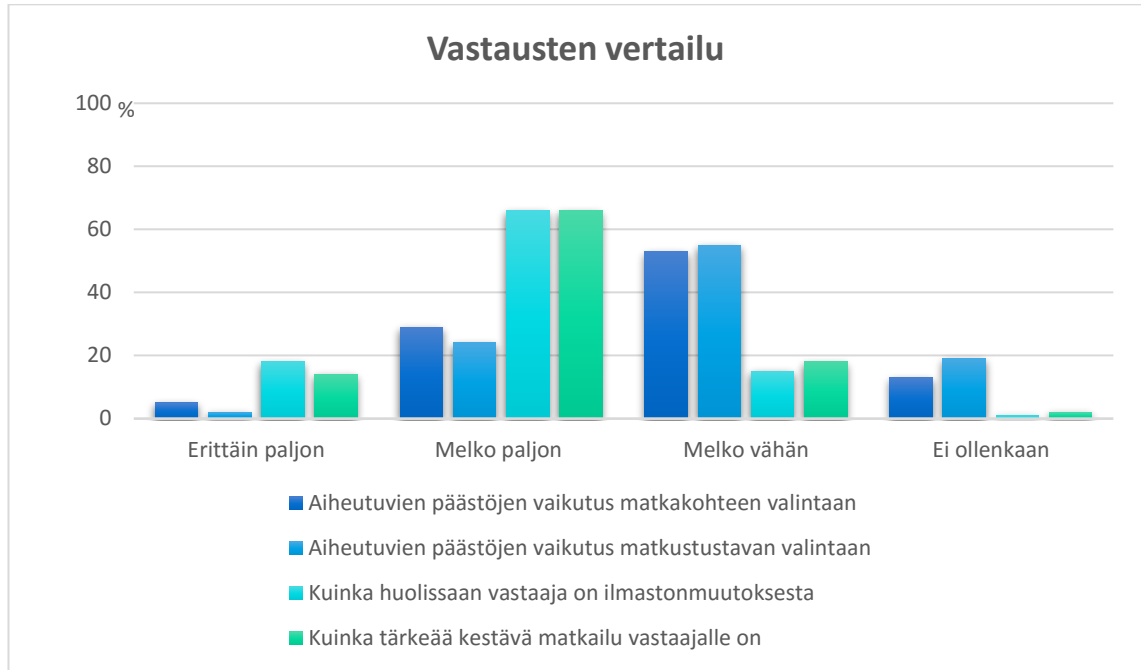
Kysymyksessä 9 selvitettiin sitä, miten paljon matkustustavan valintaan vaikuttaa matkoista aiheutuvien päästöjen määrä. Vastaukset jakautuivat melko samalla tavalla kuin aiemmassa matkakohteen valintaa käsittelevässä kysymyksessä. Vastausten jakautuminen on havainnollistettu kuviossa 17.



Kuvio 17. Matkoista aiheutuvien päästöjen vaikutus matkustustavan valintaan. (n=85)

Vaihtoehdon ”vaikuttavat paljon” valitsi tämän kysymyksen kohdalla vastaajista vain kaksi, kun edellisessä kysymyksessä kyseisen vaihtoehdon valitsi neljä vastaajaa. Tämänkin kysymyksen kohdalla suurin osa valitsi vaihtoehdon ”vaikuttavat vähän” (47). Noin neljännes vastaajista (20) valitsi vaihtoehdon ”vaikuttavat melko paljon”. Vastaajista 16 kertoi, että matkoista aiheutuvien päästöjen määrä ei vaikuta ollenkaan matkustustavan valintaan. Yhteensä 74 prosenttia valitsi joko vaihtoehdon ”vaikuttavat vähän” tai ”eivät vaikuta ollenkaan”.

Kuviossa 18 on vertailtu sitä, miten vastaukset ovat jakautuneet kysymyksissä 4, 5, 8 ja 9 ja miten ne vastaavat toisiaan. Kysymyksissä 4 ja 5 kävi ilmi, että vastaajista erittäin huolissaan tai melko huolissaan ilmastonmuutoksesta on yhteensä 84 prosenttia ja kestävää matkailua pitää erittäin tärkeänä tai melko tärkeänä yhteensä 80 prosenttia vastaajista.



Kuvio 18. Kysymysten 4, 5, 8 ja 9 vastausten vertailutaulukko.

Kuviosta on havaittavissa, etteivät ihmisten asenteet näy aina matkailuvalinnoissa. Vastauksista voidaan havaita, että aiheutuvien päästöjen määrällä ei ole kovin suurta vaikutusta valintoihin, vaikka kestävä matkailu on vastaajille melko tärkeää.

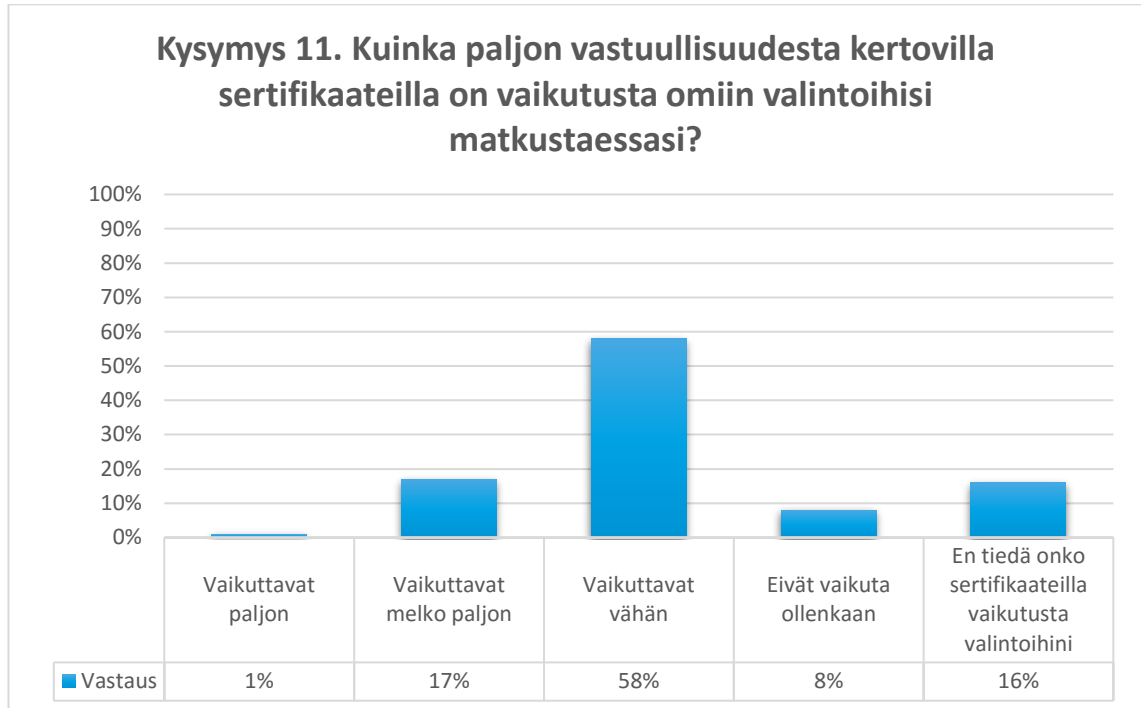
Kysymyksessä 10 selvitetään sitä, miten hyvin vastaajat tuntevat erilaisia matkailualalla käytössä olevia vastuullisuudesta kertovia sertifikaatteja (Kuvio 19). Vastausvaihtoehtoina oli sekä kansainvälisiä että kotimaisia sertifikaatteja. Vaihtoehtoina olivat myös ”muu, mikä” ja ”mikään vastuullisuudesta kertova sertifikaatti ei ole minulle tuttu”.



Kuvio 19. Vastuullisuudesta kertovien sertifikaattien tunnettuus. (n=85)

Vastaajille tutuimmaksi sertifikaatiksi osoittautui Joutsenmerkki, jonka tunsi 82 vastaajaa. Toiseksi tutuin oli EU-ympäristömerkki (EU-kukka), jonka tiesi vastaajista 71. Muita osalle tuttuja sertifikaatteja olivat WWF Green Office (41), Green Key (35), Ekokompassi (24), Green Globe (20) ja ECEAT Suomi (12). Osa kansainvälisistä sertifikaateista oli vastaajille melko tuntemattomia, kuten Biosphere (6), Travelife (4) ja EarthCheck (4). ”Mikään vastuullisuudesta kertova sertifikaatti ei ole minulle tuttu” -vaihtoehdon valitsi yksi vastaajista. Vaihtoehdon ”muu, mikä” valitsi vastaajista kaksi ja avoimeen tekstikenttään tulleissa vastauksissa mainittiin molemmissa ISO 14001 -ympäristöjärjestelmä.

Sertifikaattien vaikutusta vastaajien valintoihin selvitettiin kysymyksessä 11. Vastaukset on koottu kuvioon 20. Suurimmalla osalle vastaajista (49) vastuullisuudesta kertovat sertifikaatit vaikuttavat matkailuvalintoihin vähän. Vastaajista 14 valitsi vastausvaihtoehdon ”vaikuttavat melko paljon”. Vain yhdellä sertifikaatit vaikuttavat matkailuvalintoihin paljon ja seitsemällä eivät vaikuta ollenkaan. Vastaajista 14 ei tiennyt onko vastuullisuudesta kertovilla sertifikaateilla vaikutusta heidän valintoihinsa.

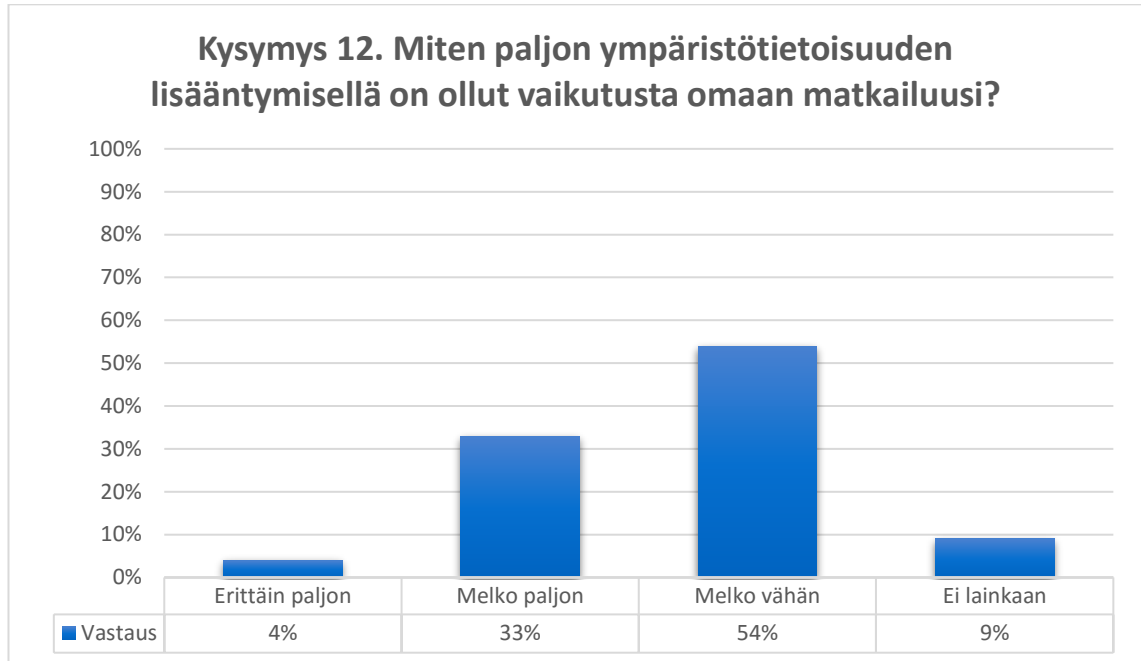


Kuvio 20. Vastuullisuudesta kertovien sertifikaattien vaikutus vastaajien valintoihin. (n=85)

Vastaajat saivat halutessaan perustella avoimeen tekstikenttään sitä, miksi sertifikaatit vaikuttavat paljon tai eivät vaikuta ollenkaan. Avoimia perusteluja sille, miksi ne eivät vaikuta ollenkaan, olivat esimerkiksi se, ettei vastaaja ole huomionnut sertifikaatteja, ei tunne niitä hyvin, ne eivät kiinnosta tai vastaaja ei koe sertifikaattien antavan oleellista tietoa. Yksi vastaajista myös kertoi, ettei ole matkustellut paljon ja reissuun lähtiessä sertifikaatteja enemmän vaikuttavat matkan hinta, turvallisuus ja mitä haluaa nähdä reissulla. Yksi vastaaja perusteli avoimella vastauksella, että sertifikaatit vaikuttavat valintoihin paljon, koska ne kertovat laadusta.

7.4 Vastaajien matkailutottumukset

Matkailuvalintoihin vaikuttavien tekijöiden jälkeen kyselyssä selvitettiin vastaajien matkailutottumuksia. Kysymyksessä 12 kysyttiin sitä, miten paljon ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on ollut vaikutusta vastaajien matkailuun. Vastausten jakautuminen on esitetty kuviossa 21.



Kuvio 21. Ympäristötietoisuuden lisääntymisen vaikutus vastaajien matkailuun. (n=85)

Kuviosta 21 on havaittavissa, että suurimmalle osalle (46) ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on ollut melko vähän vaikutusta matkailuun. Toiseksi suosituin vastausvaihtoehto oli ”melko paljon”, jonka valitsi 28 vastaajaa. Vastaajista kolme valitsi vastausvaihtoehdon ”erittäin paljon” ja kahdeksan vaihtoehdon ”ei lainkaan”. Vastauksista voidaan havaita, että 91 prosentille vastaajista ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on ollut ainakin jonkin verran vaikutusta omiin matkailutottumuksiin, mutta vaikutus on ollut kuitenkin melko vähäistä.

Kysymyksessä 13 selvitettiin vastaajien viimeisen 12 kuukauden aikana lentäen tekemien matkojen määrää (kuvio 22). Vastaajista 38 ei ollut tehnyt yhtään matkaa lentäen viimeisen vuoden aikana. Yhden lentomatkan oli tehnyt 13 vastaajaa ja 16 oli tehnyt kaksi matkaa. Lentäen kolme matkaa tehneitä oli viisi ja neljä matkaa oli tehnyt seitsemän vastaajaa. Yli kymmenen matkaa lentäen oli tehnyt kolme henkilöä.



Kuvio 22. Vastaajien tekemien lentomatkojen matkojen määrä viimeisen 12 kuukauden aikana. (n=85)

Kuten muiden kysymysten avoimiin tekstikenttiin tulleista vastauksista käy ilmi, kohderyhmänä olevilla opiskelijoilla taloudellinen tilanne vaikuttaa matkailun määrään. Tällä on todennäköisesti ollut vaikutusta siihen, että kysymyksen 13 suosituin vastausvaihtoehto oli ”0 matkaa”.

Kysymyksessä 14 kysyttiin vastaajilta sitä, kokevatko he syyllisyyttä matkailunsa aiheutuvista ympäristöhaitoista (Kuvio 23). Suurin osa vastaajista (45) valitsi vaihtoehdon ”melko vähän”. Vaihtoehdot ”melko paljon” (19) ja ”en lainkaan” (18) jakautuivat melko tasaisesti. Erittäin paljon syyllisyyttä matkailunsa aiheuttamista ympäristöhaitoista vastasi kokevansa kolme vastaajaa.



Kuvio 23. Matkailun aiheuttamista ympäristöhaitoista koettu syyllisyys. (n=85)

Osa kysymykseen 14 vaihtoehdon ”erittäin paljon” tai ”en lainkaan” valinneista vastaajista perusteli valintaansa avoimen tekstikentän kautta. ”Erittäin paljon” vaihtoehdon valintaa perusteltiin seuraavilla tavoilla: ”lennän paljon ja se on ympäristöhaitta”, ”lentämisestä aiheutuu paljon päästöjä, mutta matkustaminen on lähellä sydäntä” ja ”tuntuu niin pahalta nähdä päästöjä syntyvän”. Vaihtoehdon ”en lainkaan” valinnalle vastaajat kirjoittivat seuraavanlaisia perusteluita:

”Matkustan erittäin ympäristöystävällisesti.”

”Matkustan melko vähän ja valitsen matkakohteet ja matkustustavat vastuullisesti.”

”Päivittäinen liikkuminen on suuremmassa seurannassa kuin matkailusta aiheutuva koska matkustan vain vähän. Ehkä kerran kaksi vuodessa, kotimaassa.”

”Matkustan niin vähän.”

”En lennä usein enkä omista autoa.”

”En juuri pääse matkustelemaan.”

”En ole matkustanut kuin muutaman kerran, viimeisimmästä reissustakin on jo yli 4 vuotta aikaa.”

”Olen välinpitämätön.”

”Matkustan edelleen harvoin ja en usko että siitä tulee niin paljon päästöjä.”

”Matkustan hyvin harvoin”

”Ei oikeastaan ole varaa matkustaa. Jos matkustaisin niin varmaan kokiisin.”

”Olen aina halunnut matkustella, mutta aiemmin se ei ollut mahdollista huonon rahatilanteen vuoksi. Nyt haluan nauttia matkustelusta kun se on mahdollista. Lisäksi koen, että matkustelu antaa ja opettaa minulle henkilökohtaisella tasolla hyvin paljon.”

”Olen yksi ihminen lähes 8 miljardista. Vaikutukseni ympäristöön kaikki tekijät huomioon ottaen on tyyliin pyöreä nolla. Yksilön kannattaa miettiä ympäristöasioita, mutta ellet lennä päivittäin yksityiskoneella, niin en näe mitään syytä kokea syyllisyyttä.”

” Matkustamiseni kotimaassa on vähäistä ja ulkomailla olematonta.”

”Matkustan niin vähän.”

”Koska toimin mahdollisimman vastuullisesti.”

Avoimeen tekstikenttään saaduista vastauksista kävi ilmi, että monella vähäinen matkustelu oli syynä siihen, etteivät he koe lainkaan syyllisyyttä asiasta. Osalla vastaajista syynä oli se, että vastaaja matkailee mahdollisimman ympäristöystävällisesti ja vastuullisesti, eikä siksi koe syyllisyyttä.

7.5 Kestävämpään matkailuun käytettävät keinot

Kysymyksessä 15 selvitettiin, mistä vastaajat olisivat matkaillessaan valmiita maksamaan ylimääräistä ympäristöystävällisestä vaihtoehdosta. Tulokset on koottu kuvioon 24. Vastaajat pystyivät halutessaan valitsemaan useita vaihtoehtoja. Suurin osa vastaajista (51) olisi valmis maksamaan ylimääräistä lennoista. Lähes puolet vastaajista (39) olisi valmis maksamaan enemmän ympäristöystävällisestä ruoasta. Aktiviteeteista olisi valmis maksamaan ylimääräistä 29, majoituksesta 24 ja tuliaisista 23 vastaajaa.



Kuvio 24. Vastaajien valmius maksaa ylimääräistä ympäristöystävällisestä vaihtoehdosta. (n=85)

Vastaajista 12 ei olisi valmis maksamaan mistään ylimääräistä. Viisi vastaajaa perusteli avoimessa tekstikentässä valintaansa sillä, ettei opiskelijabudjetin takia ole ylimääräistä rahaa. Yksi vastaaja kertoi, ettei ole varma miksi ei olisi valmis maksamaan mistään ylimääräistä. ”Muusta, mistä” -vastauksen jättäneet perustelivat valintaansa seuraavilla tavoilla: ”muista liikkumisvaihtoehdoista” ja ”en tiedä mistä. Riippuu matkasta ja sen sisällöstä ja tilanteesta.”

Seuraavaksi vastaajilta kysyttiin, millaisia kestävämpään matkailuun käytettäviä keinoja he ovat käyttäneet ja millaisia olisivat valmiita käyttämään. Molemmissa kysymyksissä vastaajat pystyivät valitsemaan tarvittaessa useita vastausvaihtoehtoja. Kysymys 16 käsitteli vastaajien ympäristöystävällisempään matkailuun käyttämiä keinoja. Vastausten jakautuminen on nähtävissä kuviosta 25.



Kuvio 25. Vastaajien käyttämiä keinoja ympäristöystävällisempään matkailuun. (n=85)

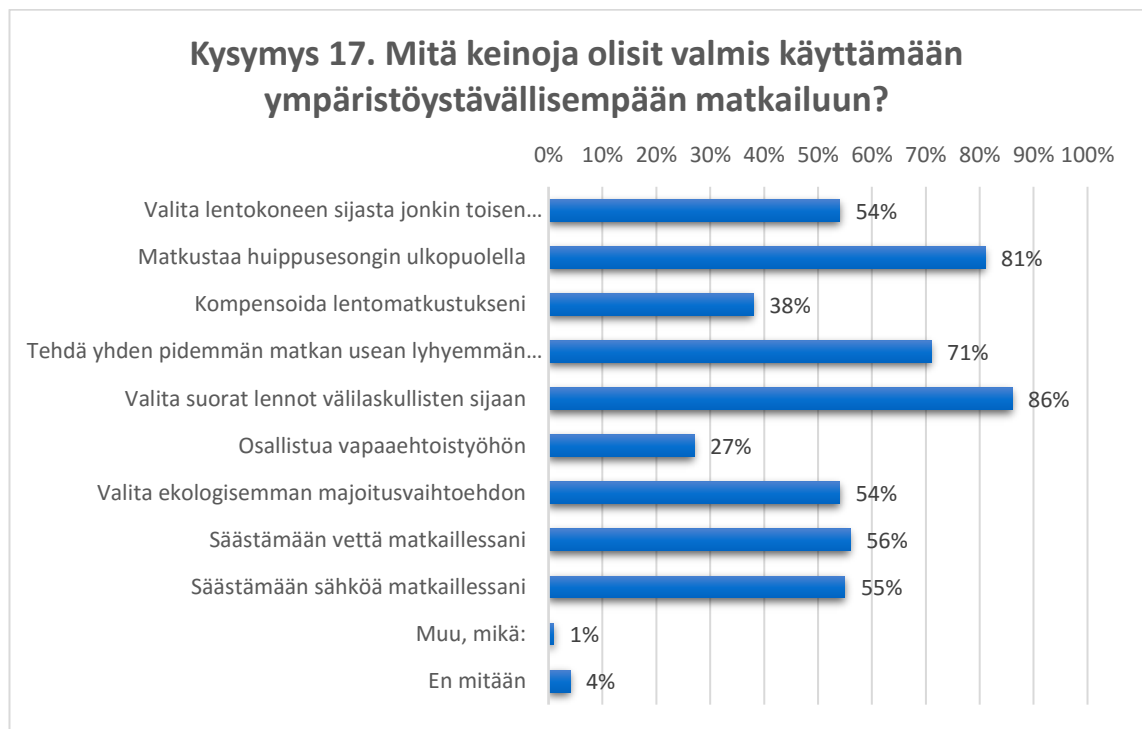
Suurin osa vastaajista (49) oli matkustanut huippusesongin ulkopuolella. Yli puolet vastaajista (44) oli valinnut suorat lennot välilaskullisten sijaan. Melko iso osa oli myös säästänyt sähköä matkaillessaan (36), säästänyt vettä matkaillessaan (32) ja tehnyt yhden pidemmän matkan usean lyhyemmän sijaan (26). Lentokoneen sijasta jonkin toisen kulkuvälineen oli valinnut 22 ja lentomatkustuksensa oli kompensoinut vastaajista kahdeksan. Vähemmän käytettyjä keinoja olivat ekologisemman majoitusvaihtoehdon valinta (8) ja vapaaehtoistyöhön osallistuminen (5).

On kuitenkin vaikea arvioida, kuinka moni vastaajista on käyttänyt edellä mainittuja keinoja nimenomaan ympäristöystävällisyyden takia. Esimerkiksi huippusesongin ulkopuolella matkustamiseen ja suorien lentojen valitsemiseen voivat vaikuttaa enemmän esimerkiksi hinta ja helppous. Osalle vastaajista valinnan ympäristöystävällisyys voi olla vain positiivinen lisätekijä, mutta ei pääasiallinen valintaperuste.

Vastaajista seitsemän valitsi vaihtoehdon ”muu, mikä”. Avoimeen tekstikenttään saatuja vastauksia olivat: ”ottanut vähemmän matkatavaroita, kierrättänyt”,

"kohteessa ja yleisesti kävellyt esim. taksin sijasta", "kun vierailen vanhempieni luona, kuljen bussilla enkä omalla autolla", "syön vegaanisti", "olen suosinut kotimaan matkailua", "matkustanut vähemmän" ja "jättänyt matkustamatta". Seitsemän vastaajaa ei ollut käyttänyt mitään kysymyksessä mainituista keinoista matkaillessaan.

Kuviosta 26 selviää, mitä keinoja vastaajat olisivat valmiita käyttämään matkailukseen ympäristöystävällisemmin. Suositummat keinot olivat suorien lentojen valitseminen välilaskullisten sijaan (73), huippusesongin ulkopuolella matkustaminen (69) ja yhden pidemmän matkan tekeminen usean lyhyemmän sijaan (60).

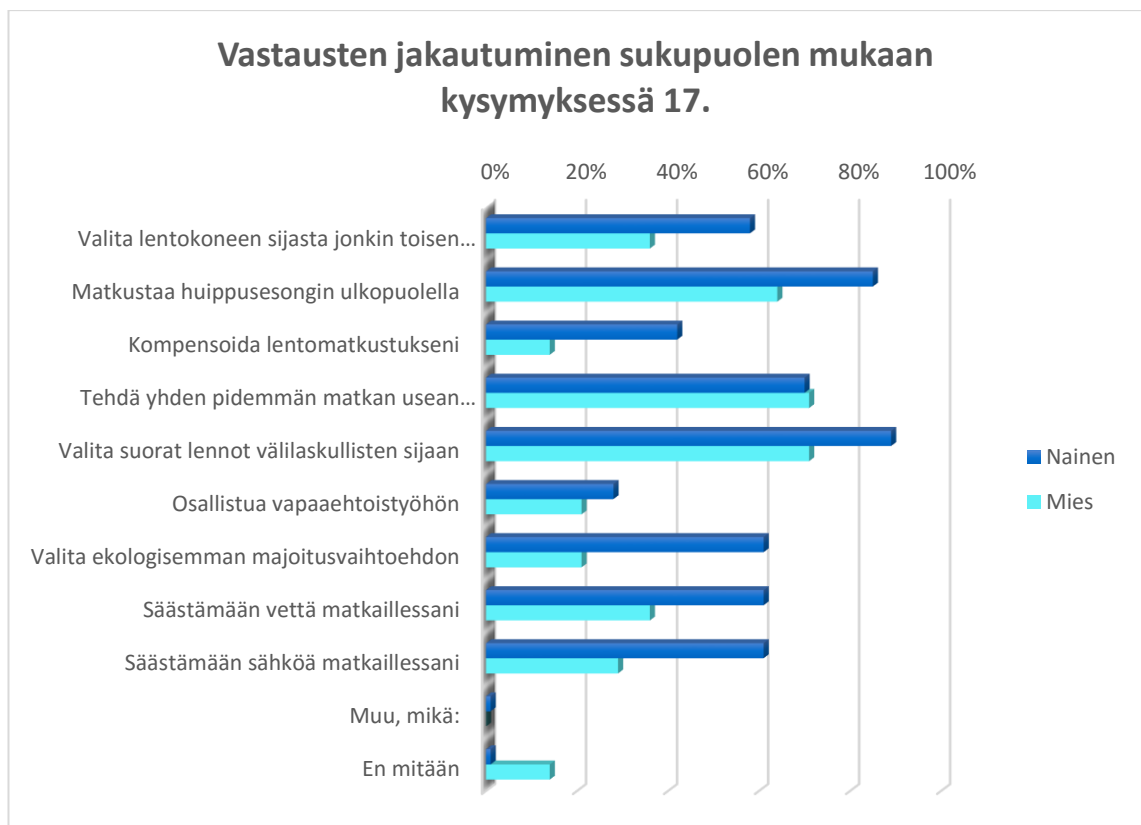


Kuvio 26. Vastaajien valmius käyttää ympäristöystävällisempiä keinoja matkailla. (n=85)

Moni vastaajista olisi myös valmis säästämään vettä matkaillessaan (48), säästämään sähköä matkaillessaan (47), valitsemaan ekologisemman majoitusvaihtoehdon (46) sekä valitsemaan lentokoneen sijasta jonkin toisen kulkuvälineen (46). Vastaajista 32 olisi valmis kompensoimaan lentomatkustuksensa ja 23 olisi valmis osallistumaan vapaaehtoistyöhön. Vaihtoehdon "muu, mikä" valitsi yksi vastaaja. Avoimeen tekstikenttään saatiin vastaus: "Valitsemaan muita kohteita

kuin suurin osa turisteista”. Kolme vastaajista ei olisi valmis käyttämään mitään edellä mainituista keinoista.

Kuviossa 27 näkyy kysymyksen 17 vastausten jakautuminen sukupuolen mukaan. Tuloksista voidaan havaita, että kyselyyn vastanneista naiset ovat miehiä valmiimpia käyttämään ympäristöystävällisempiä keinoja matkustamisessa. Naiset ovat vastausten perusteella huomattavasti valmiimpia esimerkiksi kompensoidaan lentomatkustuksensa ja valitsemaan ekologisemman majoitusvaihtoehdon. Vastauksissa luetelluista keinoista miehet (71 %) olivat naisia (70 %) valmiimpia tekemään yhden pidemmän matkan usean lyhyemmän sijaan. Kyselyyn vastanneista miehistä 14 prosenttia ja naisista 1 prosentti ei olisi valmis käyttämään mitään edellä mainituista keinoista.



Kuvio 27. Vastaajien valmius käyttää ympäristöystävällisempiä keinoja matkailla sukupuolen mukaan taulukoituna.

Kuviossa 27 esitetyt tulokset eivät kuitenkaan ole kovin luotettavia ja yleistettävissä, koska kyselyyn osallistui vain 14 miestä. Valitsin vertailuun tämän

kysymyksen, koska siinä käsitellään useita ympäristöystävälliseen matkailuun kuuluvia keinoja ja selvitetään valmiutta käyttää niitä matkaillessa.

7.6 Kyselyn tulosten vastaavuus tietoperustan tuloksiin

Kyselystä saadut vastaukset vastaavat melko hyvin tietoperustassa käsiteltyjä tuloksia ja matkailutilastoja. Kyselyssä selvisi, että vastaajista yhteensä 84 prosenttia on melko huolissaan tai erittäin huolissaan ilmastonmuutoksesta. Taloustutkimuksen Ylelle teettämässä kyselyssä selvitettiin suomalaisten suhtautumista ilmastonmuutokseen. Vastaajista yhteensä 89 prosenttia piti ilmastonmuutosta erittäin vakavana tai melko vakavana ongelmana. Näistä kahdesta kyselystä Ylen kyselyssä vastaukset kuitenkin painottuivat huomattavasti enemmän vastausvaihtoehtoon ”erittäin vakava”.

Myös vakuutusyhtiö If:n teettämässä Suomalaisten lomamatkailu 2019 -kyselytutkimuksessa selvitettiin sitä, miten huolestuneita vastaajat ovat ilmastonmuutoksesta. Erittäin huolissaan oli vastaajista 21 prosenttia ja melko huolissaan 38 prosenttia. Opinnäytetyön kyselyssä erittäin huolissaan oli 18 prosenttia ja melko huolissaan 66 prosenttia vastaajista. Erittäin huolissaan olevien määrä oli melko sama, mutta If:n kyselyssä melko huolissaan olevia oli huomattavasti pienempi osa.

Opinnäytetyön kyselyssä selvitettiin suomalaisten valmiutta maksaa ylimääräistä ympäristöystävällisemmistä vaihtoehdoista. Vastausten perusteella 14 prosenttia ei olisi valmis maksamaan mistään ylimääräistä. Lennoista olisi valmis maksamaan ylimääräistä 60 prosenttia ja ruoasta 46 prosenttia vastaajista. Vakuutusyhtiö If:n kyselystä selvisi, että vastaajista vajaa puolet olisi valmiita maksamaan lentolipuistansa enemmän mikäli päästöt olisivat huomattavasti pienemmät. Tietoperustassa on käsitelty samantyyppistä kysymystä, joka on osa TNS Agrin Maaseudun Tulevaisuudelle toteuttamaa tutkimusta. Vastauksissa on melko paljon eroa tutkimusten välillä. Maaseudun Tulevaisuuden tutkimuksessa vastaajista 46 prosenttia valitsi vastausvaihtoehdon ”en mistään”. Matkustamisesta oli valmis maksamaan ylimääräistä 37 prosenttia ja ruoasta vain 10 prosenttia

vastaajista. Tähän kyselyyn verrattuna matkailualan opiskelijat olisivat valmiimpia maksamaan enemmän ympäristöystävällisestä vaihtoehdosta.

Vakuutusyhtiö If:n kyselyssä selvitettiin myös vastaajia eniten huolestuttavia matkailuun liittyviä yhteiskunnallisia ilmiöitä. Eniten vastaajat olivat huolissaan terrorismista. Myös opinnäytetyön kyselyssä eniten matkailuvalintoihin vaikuttavaksi negatiiviseksi tekijäksi nousivat turvallisuuteen liittyvät riskit, kuten terrorismi. If:n kyselyssä vastaajia huolestutti toiseksi eniten ympäristön tärveltyminen matkakohteessa. Opinnäytetyön kyselyssä matkailusta kohteeseen aiheutuvien ympäristöhaittojen vaikutus matkakohteen valintaan oli 3.4 (asteikolla 1-5). Kaikkien vaikuttavien tekijöiden keskiarvo oli 3.5, eli vastaus oli hieman alle keskiarvon.

If:n kyselyn tulosten perusteella naiset ovat hieman miehiä valmiimpia tekemään muutoksia matkailutottumuksiinsa matkaillakseen ympäristöystävällisemmin. Myös opinnäytetyön kyselyn mukaan naiset ovat miehiä valmiimpia käyttämään ympäristöystävällisiä keinoja tulevilla matkoillaan, mutta miesten vastauksia oli liian vähän luotettavan yleistyksen tekemiseksi.

Suomalaisten asenteita vastuullista matkailua kohtaan selvitettiin minikyselyllä, joka toteutettiin Matka2018 -messuilla. Kyselyssä käsiteltiin vastuullisuudesta kertovien sertifikaattien vaikutusta matkakohteen valintaan. Yhteensä reilulle 20 prosentille vastaajista sertifikaateilla on vaikutusta aina tai usein. Opinnäytetyön kyselyssä sertifikaatit vaikuttivat paljon tai melko paljon yhteensä 18 prosentilla vastaajista. Kuitenkin vastausvaihtoehdot ”melko paljon” ja ”usein” olivat huomattavasti yleisempiä kuin ”aina” tai ”vaikuttavat paljon”. Matka2018 -messuilla järjestettyyn kyselyyn vastanneista joka kymmenes oli tehnyt vapaaehtoistyötä ihmisten hyväksi. Opinnäytetyön kyselyyn vastanneista vapaaehtoistyötä oli tehnyt 6 prosenttia.

Tietoperustassa esitettyjen tietojen perusteella voidaan havaita, että suomalaisten ympäristötietoisuus on lisääntynyt, mutta matkailu ei silti ole vähentynyt. Ilmastomuutos huolestuttaa suomalaisia, mutta vaikutukset eivät usein näy matkailutottumuksissa. Hinta ja helppous nousevat usein ympäristöystävällisyyttä tärkeämmäksi tekijäksi, eikä suurin osa ole valmiita näkemään vaivaa

matkaillakseen vastuullisemmin. Osa matkailijoista kuitenkin pyrkii toimimaan kestävämmiin matkoillaan, ja monet olisivat valmiita tulevilla matkoillaan toimimaan vastuullisemmin. Opinnäytetyön kyselystä saadut tulokset vastaavat hyvin näitä havaintoja.

8 Yhteenveto ja johtopäätökset

Kyselyvastauksia saatiin yhteensä 85 kappaletta. Vastaajista suurin osa oli naisia ja koulutustaustaltaan ylioppilastutkinnon suorittaneita. Vastaajien ikäjakauma painottui nuoriin.

Vastauksista kävi ilmi, että suurin osa vastaajista on melko huolissaan ilmastonmuutoksesta ja kestävää matkailua pidetään melko tärkeänä. Vastaajien matkailutottumukset kuitenkin osoittavat, etteivät nämä asenteet ole vaikuttaneet yhtä paljon heidän toimintaansa. Lähes kaikissa asiaa käsittelevissä kysymyksissä suosituin vaihtoehto oli ”melko vähän”. Kestävää matkailua siis pidetään melko tärkeänä, mutta todellisuudessa se vaikuttaa melko vähän. Tämä tulos vastaa melko hyvin tietoperustassa esitettyjä tilastoja ja kyselyiden tuloksia.

Tuloksista kävi ilmi, etteivät matkojen aiheuttamat päästöt vaikuta kovin paljon vastaajien valintoihin. Kyselyssä luetelluista matkailuvalintoihin vaikuttavista tekijöistä matkoista syntyvät päästöt olivat ostosmahdollisuuksien ohella vähiten vaikuttava tekijä. Päästöjen vaikutusta matkakohteen ja matkustustavan valintaan käsittelevistä kysymyksistä selvisi, että vaikutus on vähäinen. Sen sijaan muilla ympäristöasioita koskevilla tekijöillä, kuten kohteeseen aiheutuvilla ympäristöhaitoilla ja matkakohteen suhtautumisella ympäristöasioihin on enemmän vaikutusta matkakohteen valintaan.

Vastaajista 60 prosenttia olisivat valmiita maksamaan ylimääräistä ympäristöystävällisemmistä lennoista. Kuitenkin päästökompensaatiota lennoistaan on maksanut vain yhdeksän prosenttia ja olisi valmis maksamaan 38 prosenttia

vastaajista. Tähän voi olla syynä se, että päästökompensointi ei ole kaikille tuttu asia tai sen toimivuuteen ei luoteta.

Vastaajat eivät koe kovin paljon syyllisyyttä matkailunsa aiheuttamista ympäristöhaitoista. Tässäkin kysymyksessä suosituimmaksi vastausvaihtoehdoksi nousi ”melko vähän” (53 %). Vastaajista 21 prosenttia ei koe ollenkaan syyllisyyttä asiasta. Monilla tähän oli kuitenkin perusteluna se, etteivät he matkaile paljon tai matkailevat ympäristöystävällisesti, joten taustalla vastaukseen ei ainakaan kaikilla ollut välinpitämättömyys asiaa kohtaan.

Kyselyn tulosten perusteella vastuullisuudesta kertovilla sertifikaateilla ei ole paljon vaikutusta vastaajien valintoihin. Osa vastaajista (16 %) ei tiennyt onko sertifikaateilla vaikutusta heidän valintoihinsa. On mahdollista, että sertifikaateilla on vaikutusta valintojen taustalla, mutta kuluttajat eivät itse tiedosta niiden vaikutusta. Kyselyyn vastanneet ovat matkailualan opiskelijoita, joten osa matkailualalla käytössä olevista sertifikaateista on varmasti heille opintojen kautta tuttuja. Mikäli kysely olisi järjestetty muidenkin alojen opiskelijoille, tuloksissa olisi melko todennäköisesti ollut eroa nykyisiin.

Vastauksista selvisi, että vastaajat olisivat valmiita käyttämään tulevilla matkoillaan ympäristöystävällisiä tapoja matkustaa enemmän kuin ovat aikaisemmillä matkoillaan käyttäneet. Vastausten perusteella naiset olisivat huomattavasti miehiä valmiimpia matkailemaan ympäristöystävällisemmin. On kuitenkin vaikeaa tehdä yleistyksiä tämän perusteella, koska vastaajista niin pieni osa oli miehiä.

9 Luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyössä käytettävien lähteiden on oltava luotettavia ja tarkkuus on tärkeää niitä käyttäessä. Lähdekriittisyyteen on kiinnitettävä huomiota ja vain luotettavia lähteitä käytetään opinnäytetyön lähdeaineistona. Lähteet merkitään annettujen ohjeiden mukaisesti sekä tekstiin että lähdeluetteloon. Tekijänoikeudet huomioidaan opinnäytetyötä tehdessä ja opinnäytetyön tausta-aineistoina

käytettyjen materiaalien alkuperä, tekijät ja lähteet mainitaan asianmukaisesti (Arene 2018, 11).

Opinnäytetyössä on noudatettu hyvää tieteellistä käytäntöä sekä tutkimusetiikkaa. Tieteellistä tutkimusta ei voida pitää luotettavana ja eettisesti hyväksyttävänä, eikä sen tuloksia uskottavina, mikäli tutkimusta ei ole suoritettu hyvän tieteellisen käytännön edellyttämällä tavalla. Hyvän tieteellisen käytännön loukkamiseksi kutsutaan epärehellistä ja epäeettistä toimintaa tutkimusta tehdessä. Esimerkkejä hyvän tieteellisen käytännön loukkaamisesta ovat vilppi, piittaamattomuus ja plagiointi. (Tenk 2012, 6-9.)

Opinnäytetyöprosessin alussa on sovittu opinnäytetyöhön liittyvistä käytännön asioista ja allekirjoitettu toimeksiantosopimus kolmena kappaleena opinnäytetyön tekijän, ohjaajan ja toimeksiantajan osalta. Ennen julkaisemista opinnäytetyö tarkistetaan plagiaatintunnistusjärjestelmässä. (Arene 2018, 5-6.)

Kyselyyn saadut vastaukset käsitellään huolellisesti ja anonyymisti. Tutkimuksesta saadut tulokset käsitellään ja raportoidaan huolellisesti ja selkeästi. Tutkimuksessa ei käsitellä vastaajien henkilötietoja.

Tutkimuksesta on tavoitteena saada mahdollisimman luotettavaa ja totuudenmukaista tietoa. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida esimerkiksi arvioimalla tutkimuksen validiteettia ja reabiliteettia. Validiteetilla tarkoitetaan sitä, että tutkitaan tutkimusongelman kannalta oikeita asioita. Tämä on huomioitu erityisesti kyselylomaketta laatiessa. Reabiliteetilla tarkoitetaan tulosten pysyvyyttä. (Kananen 2008, 79.) Tässä opinnäytetyössä toteutetussa kyselyssä kuvataan asenteita ja tottumuksia, jotka muuttuvat ajan kuluessa ja ilmiön muuttuessa. Tämän vuoksi tulosten pysyvyys ei ole kyseisen tutkimuksen kannalta olennaista.

10 Pohdinta

Ympäristötietoisuuden vaikutus matkailuun on aiheena ajankohtainen ja globaali. Aiempaa tutkimustietoa siitä, kuinka ympäristötietoisuus on vaikuttanut suomalaisten matkailuun, löytyy erittäin vähän. Tämän vuoksi opinnäytetyön aihevalinta tuntui mielekkäältä ja hyödylliseltä. Olemassa olevan tutkimustiedon vähäisyys suomalaisten matkailuun liittyen kuitenkin on ollut myös suurin haaste opinnäytetyötä tehdessä. Kyselyvastausten avulla saatiin lisää tietoa niistä asioista, jotka olivat aiheen kannalta olennaisia.

Opinnäytetyötä tehdessäni olen oppinut aiheesta todella paljon. Koen myös ammatillisen osaamiseni kehittyneen opinnäytetyöprosessin aikana. Olen huomannut suhtautuvani aiempaa kriittisemmin ennen itsestäänselvyyksinä pitämiini asioihin ja kyseenalaistavani enemmän esimerkiksi mediassa esitettyjä tietoja.

Opinnäytetyöprosessia jälkikäteen tarkastellessa olen pohtinut, mitä olisin voinut tehdä toisin ja mihin asioihin olen tyytyväinen. Onnistuneita valintoja mielestäni olivat tutkimuksen järjestäminen kyselynä ja sähköisen kyselylomakkeen käyttö. Kyselystä ilmeni hyödyllistä tietoa, joka vahvisti tietoperustassa käsiteltyä tilastotietoa ja siitä tehtyjä johtopäätöksiä.

Kyselyn toteuttaminen Webropol-ohjelmalla oli hyvä ratkaisu, koska sen avulla vastausten käsittely oli sujuvampaa ja nopeampaa. Uskon sen myös olleen vastaajille paperista kyselylomaketta käytännöllisempi vaihtoehto. Lisäksi opinnäytetyön kestävän kehityksen teemaan liittyen sähköinen lomake oli paperilomaketta ympäristöystävällisempi vaihtoehto. Myös kyselyn järjestäminen oppituntien aikana oli mielestäni hyvä ratkaisu, koska näin saatiin halutussa aikataulussa mahdollisimman paljon vastauksia. Kyselylomakkeet lähetettiin sähköpostilla vastaajaryhmälle ja myös tunneilta poissa olleilla oli mahdollisuus osallistua kyselyyn.

Opinnäytetyöhön liittyen olisin voinut tehdä joitakin asioita toisin. Kysely olisi ollut hyvä järjestää jo aikaisemmin syksyllä, jolloin vastausten käsittelylle olisi jäänyt

enemmän aikaa. Koen vastausten analysoinnille jääneen ajan kuitenkin olleen riittävä ja tarkka aikataulu toimi myös motivaationa kyselytulosten analysoinnissa. Muun sisällön ollessa tuolloin jo lähes valmis sain opinnäytetyöprosessin loppuvaiheessa keskittyä lähinnä kyselytulosten analysointiin. Kyselyyn vastasi 71 naista ja 14 miestä. Mikäli tämä olisi jakautunut tasaisemmin ja miespuolisia vastaajia olisi ollut nykyistä enemmän, olisi ollut mahdollista tehdä luotettavampia havaintoja sukupuolten välisistä yhteneväisyyksistä ja eroavaisuuksista vastauksissa.

Mikäli kysely olisi järjestetty matkailualan opiskelijoiden lisäksi myös muiden alojen opiskelijoille, olisi ollut mahdollista selvittää laajemmin opiskelijoiden asenteita ja matkailutottumuksia. Olen kuitenkin tyytyväinen siihen, että kohderyhmänä olivat nimenomaan matkailualan opiskelijat, koska oli mielenkiintoista selvittää alan opiskelijoiden näkemyksiä ja matkailutottumuksia kestävään matkailuun liittyen.

Havaitsin jälkikäteen kyselylomakkeen kysymysten 2 ja 3 olevan toisin päin kuin olin etukäteen suunnitellut. Tästä todennäköisesti ei ollut käytännössä haittaa, mutta mielestäni kysymykset olisi ollut loogisempi laittaa eri järjestykseen. Avoimia vastauksia käsitellessä mieleen tuli myös uusia kysymyksiä ja vastausvaihtoehtoja, joita kyselyssä olisi voitu käsitellä. Nämä liittyivät esimerkiksi lähimatkailuun ja massaturismiin. Tämä kuitenkin myös osoitti, että avoimet tekstikentät kysymysten jälkeen ovat hyödyllisiä ja tuovat arvokasta tietoa.

Suurin haaste opinnäytetyötä tehdessä oli kirjallisen lähdeaineiston vähäisyys. Tällä oli kuitenkin myös hyvä puolensa, koska internetistä löytynyt lähdeaineisto osoittautui ajankohtaiseksi ja monipuoliseksi. Vaikka aihe osoittautui haastavaksi, niin aihevalintaa en kuitenkaan haluaisi muuttaa. Aihe oli itseäni kiinnostava ja halusin oppia siitä lisää. Aihe pysyi mielekkäänä koko opinnäytetyöprosessin ajan ja näin ollen motivoi toteuttamaan työtä.

Opinnäytetyön tietoja ja tutkimustuloksia voidaan hyödyntää aihetta myöhemmin käsitellessä ja tutkiessa. Opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa tietoa tutkittavasta aiheesta. Opinnäytetyön jatkokehitysmahdollisuutena näkisin esimerkiksi

samantyyppisen selvityksen tai tutkimuksen toteuttamisen myöhemmin, jolloin tilanne on todennäköisesti muuttunut siitä, mitä se tällä hetkellä on. Kyselyn kohderyhmänä voisivat olla muidenkin alojen opiskelijat, jolloin voitaisiin paremmin selvittää kaikkien opiskelijoiden asenteita ja matkailutottumuksia. Opinnäytetyön kyselystä saatuja tuloksia ja kommentteja olisi mahdollista myös lähteä tutkimaan tarkemmin ja hyödyntää niitä omassa opinnäytetyössään. Myös myöhemmin saatavien tulosten ja tilastojen vertaaminen nyt kerättyihin tietoihin voisi tuoda uutta tietoa ja näkökulmaa aiheesta.

Lähteet

- Arene. 2018. Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset. https://moodle.karelia.fi/pluginfile.php/129813/mod_resource/content/1/Ammattikorkeakoulujen%20opinna%CC%88yteto%CC%88iden%20eettiset%20suositukset%202018.pdf. 24.11.2019.
- Barr, S., Shaw, G., Coles, T. 2014. 'A holiday is a holiday': practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*. <https://ore.exeter.ac.uk/repository/bitstream/handle/10871/14922/A%20holiday%20is%20a%20holiday%20-%20final%20complete.pdf?sequence=>. 18.9.2019.
- Brenner, A-K. 2019. Yle Luonnon kysely: Suomalaiset asettavat luonnon talouskasvun edelle – huoli luonnon monimuotoisuudesta kasvaa. <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2019/09/28/yle-luonnon-kysely-suomalaiset-asettavat-luonnon-taloukasvun-edelle-huoli>. 29.10.2019.
- Business Finland. 2019a. Sertifiointit ja ohjelmat. <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sertifiointit--ohjelmat/>. 30.10.2019.
- Business Finland. 2019b. Sustainable Travel Finland. <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/vastuullisuus/sustainable-travel-finland/>. 30.10.2019.
- Degerman, R. 2017. Vastuullinen kuluttaminen lisääntyy, mutta suurinta osaa kiinnostaa eniten hinta ja helppous. <https://yle.fi/uutiset/3-9930079>. 24.11.2019.
- Edelheim, J. 2017. Matkailututkimuksen avainkäsitteet. Rovaniemi: Lapland University Press.
- Facebook. 2019. Maata pitkin matkustavat. <https://www.facebook.com/groups/867083580048037/>. 29.10.2019.
- Finnair. 2019. Push for change. <https://www.finnair.com/fi/fi/pushforchange>. 25.8.2019.
- Grönroos, L. 2019. Vastuulliset teot näkyviin matkailijoille! Signals. <https://esignals.haaga-helia.fi/2019/05/28/vastuulliset-teot-nakyviin-matkailijoille/>. 30.10.2019.
- Hallamaa, T. 2018. Suomalaisilla on taas varaa olla huolissaan ilmastonmuutoksesta. Yle. <https://yle.fi/uutiset/3-9998441>. 2.8.2019.
- Harjumaa, M. 2019. Ilmastoahdistus ei näy Suomen lentokentillä -matkustajamäärät kasvoivat. <https://yle.fi/uutiset/3-10872622>. 11.8.2019.
- Heikkilä, T. 2005. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Hemmi, J. 2005. Matkailu, ympäristö, luonto, osa 1. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Hiilamo, E-A. 2019. HS:n kysely: lähes puolet suomalaisista epäilee ilmastopuutetta. Helsingin Sanomat. <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000006249808.html>. 29.10.2019.
- Holmberg, N. 2019. Keski-ikäiset nihkeimpiä maksamaan ilmastopäästöjen vähentämisestä – vain harva on valmis maksamaan ruuan päästöjen vähentämisestä. Maaseudun tulevaisuus.

- <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.498119>.
13.10.2019.
- Hyry, J. 2017. Resurssiviisas kansalainen. Kantar TNS.
<https://media.sitra.fi/2017/09/20104505/sitra-kyselytutkimus-resurssi-viisas-kansalainen-liikkuminen-2017.pdf>. 25.7.2019.
- Härkönen, H. 2019. Matkailu Suomessa kasvaa – nyt myös suomalaiset itse ovat kiinnostuneita vesistöistään. Maaseudun Tulevaisuus.
<https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/kotimaa/artikkeli-1.473886>.
22.9.2019.
- Iiskola, E. 2019. Yhä useampi lähtee lähelle. Karjalainen. 10.8.2019.
- Jaakkonen, P. 2019. Kommentti: Finnair rakensi keinon, jolla ilmastotietoiset voivat kompensoida lentämisen päästöjä – mutta suhteellisuuden nimissä kannattaa huomioida pari asiaa. Iltasanomat.
<https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000005971472.html>. 25.8.2019.
- Jaskari, K. 2019a. ”Lentohäpeää” pidetään tärkeänä syynä Ruotsin lentomatka-
lun matkustajamäärien laskuun – Suomessa lentomatka-
lun matkustajat ylöpäin.
<https://yle.fi/uutiset/3-10740370>. 20.11.2019.
- Jaskari, K. 2019b. Ilmastoahdistus ei näy suomalaisten matkustusinnossa: Ul-
komaille matkaillaan entistä enemmän – listasimme valuutat, jotka
ovat suomalaisille edullisia juuri nyt.
<https://yle.fi/uutiset/3-10572896>. 11.8.2019.
- Kalmari, H., Kelola, K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Keuruu: Imagine-
Kustannus Oy.
- Kananen, J. 2008. Kvantti: kvantitatiivinen tutkimus alusta loppuun. Jyväskylä:
Jyväskylän yliopistopaino.
- Kansalaisaloite.fi. 2019. Lentovero.
<https://www.kansalaisaloite.fi/fi/aloite/4252>. 23.9.2019.
- Karelia. 2019. Sustainable Heritage Areas: Partnerships for Ecotourism
(SHAPE). <https://www.karelia.fi/fi/tutkimus-kehitys/projektit?RepoProject=7038>. 14.11.2019.
- Kempas, K. 2019. Finnair tarjoaa asiakkailleen hyvää omatuntoa hintaan 1 €, 2
€ ja 6 € - Kysyimme asiantuntijoilta, voiko lentopäästöjä hyvittää niin
halvalla. Talouselämä.
<https://www.talouselama.fi/uutiset/finnair-tarjoaa-asiakkailleen-hyvaa-omatuntoa-hintaan-1-2-ja-6-kysyimme-asiantuntijoilta-voiko-lento-paastoja-hyvittaa-niin-halvalla/4f026142-90cb-3232-8cc8-0518b70a9556>. 25.8.2019.
- Kilroy. 2019. Vastuullinen Matkailu.
<https://www.kilroy.fi/tietoa-meista/vastuullinen-matkailu>. 10.8.2019.
- Kiviranta, E. 2019. Matkamessut yhteistyöhön Maata pitkin -matkamessujen
kanssa. Messukeskus.
<https://messukeskus.com/press-release/matkamessut-yhteistyohon-maata-pitkin-matkamessujen-kanssa/>. 19.10.2019.
- Korkala, H. 2018. Lentäminen saa loppua, päätti perheenäiti Henni Pulkkinen –
Tutkijan mukaan vastuulliset lomamatkailijat ovat edelleen hyvin har-
vassa. Yle.
<https://yle.fi/uutiset/3-10427258>. 10.08.2019.

- Kullas, E. 2019. Lentovero kuulostaa kätevältä täsmäaseelta, mutta se on monesta syystä erityisen surkea keino ratkaista ongelma.
<https://www.talouselama.fi/uutiset/lentovero-kuulostaa-katevalta-tasmaaseelta-mutta-se-on-monesta-syysta-erityisen-surkea-keino-ratkaista-ongelma/9e1cb4ce-60d0-33ed-9778-b8ae54562012>.
 23.9.2019.
- Laju.fi. 2018. Matkakohteen paikallinen ruoka maistuu suomalaisille.
<https://www.laju.fi/uutiset/matkakohteen-paikallinen-ruoka-maistuu-suomalaisille/>. 29.10.2019.
- Lampela, R. 2019. Ilmastoahdistus ei näy lentomatkojen määrässä: Finnair takoi uuden matkustajaennätyksen. Markkinointi&Mainonta.
<https://www.marmai.fi/uutiset/ilmastoahdistus-ei-nay-lentomatkojen-maaraassa-finnair-takoi-uuden-matkustajaennatysen/8f3533d4-1cf8-3d83-8c52-0bd8c9fc78bf>. 13.10.2019.
- Lawman, V. 2019. Nuoren aikuisen vastuulliset valinnat matkailussa. Kajaanin ammattikorkeakoulu. Matkailun koulutusohjelma. Opinnäytetyö.
<https://www.theseus.fi/handle/10024/166527>. 24.11.2019.
- Maan ystävä. 2019. Tiedote: Lentovero – kansalaisaloite ja kampanja käynnissä.
<http://www.maanystavat.fi/uutiset/tiedote-lentovero-kansalaisaloite-ja-kampanja-kaynnissa>. 13.10.2019.
- Maatapitkin. 2019.
<https://maatapitkin.net/>. 13.10.2019.
- Mahlamäki-Kaistinen, R. 2017. Vastuullinen matkailu on uusi musta. Op.media.
<https://op.media/talous/raha-ja-arki/vastuullinen-matkailu-on-uusi-musta-0a4bfb9b86fb4aaab3268d62cc429f82>. 19.10.2019.
- Mansikkamäki, E. 2019. Suomi panostaa kestäväan matkailuun – kokeilualueet valittiin tällä viikolla. Maaseudun Tulevaisuus.
<https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.398871>.
 30.10.2019.
- Matkamessujen Matkailututkimus. 2018. Toteuttaja Kantar TNS. Messukeskus.
<https://messukeskus.com/press-release/matkailututkimus-2018-suomalaiset-matkustavat-pois-arjesta-ja-kiireesta-vastuullisesti/>.
 31.07.2019.
- Mtv-utiset. 2019. Lentohäpeä ei näy tilastoissa: suomalaiset lentävät entistä enemmän.
<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/lentohapea-ei-nay-tilastoissa-suomalaiset-lentavat-entista-enemman/7474236#gs.ravq3l>. 25.7.2019.
- Mustonen, R. 2019. Paikallisuus ja lähiruoka nousussa matkailussa. Maaseudun Tulevaisuus.
<https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/ihmiset-kulttuuri/artikkeli-1.435789>. 23.9.2019.
- Natri, S. 2018. ”Sä olet tullut hulluksi, mä muutan kokonaan äidille!” – Neljän lapsen isä luopui lentämisestä ja muutti saunansa varastoksi suojelakseen ilmastoa. Yle.
https://yle.fi/uutiset/3-9996330_2.8.2019.
- Näveri, A. 2019. Lentoyhtiöiden päästöhyvitykset eivät asiantuntijan mukaan riitä – ”Mennään sieltä, missä aita on matalin”. Iltasanomat.
<https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000006067871.html>. 25.8.2019.

- Oinonen, P. 2016. Matkailun ekologisuus ja ympäristövaikutukset suomalaisten matkailutottumuksissa. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu. Matkailun koulutusohjelma. Opinnäytetyö. <https://www.theseus.fi/handle/10024/116060>. 24.11.2019.
- Pajanen, K. 2018. Ympäristötietoisuus ja -kasvatus. Helsingin kaupunki. <https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparistonsuojelu/ymparistotietoisuus/>. 28.10.2019.
- Pape-Mustonen, T. 2018. WWF Suomi: ”Pitkä lentomatka on selkeästi huonoin kulutusvalinta ilmastolle” – pääsihteeri matkusti viime vuonna lentäen 14 kohteeseen. Maaseudun Tulevaisuus. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/ymparisto/artikkeli-1.222689>. 4.10.2019.
- Pasanen, K. 2018. Suomalaiset matkailijat kiinnostuneita vastuullisuudesta. Xamk. <https://www.xamk.fi/tutkimus-ja-kehitystoiminnan-blogi/suomalaiset-matkailijat-kiinnostuneita-vastuullisuudesta/>. 13.10.2019.
- Perkkiö, T. 2018. Siirtyykö ilmastoahdistus sanoista tekoihin vuonna 2019? Lentäminen saattaa pian olla häpeällistä. Yle. <https://yle.fi/uutiset/3-10573568>. 22.8.2019.
- Rahko, P. 2007. Ilmastonmuutos mullistaa matkailunkin. Kaleva. <https://www.kaleva.fi/teemat/luonto/ilmastonmuutos-mullistaa-matkailunkin/4492/>. 15.8.2019.
- Remes, M. 2019. Kolkuttavatko lentopäästöt omaatuntoa? Näin lasket päästöt ja teet niistä hyvityksen. Taloustaito. <https://www.taloustaito.fi/vapaalla/kolkuttavatko-lentopaastot-omaatuntoa-nain-lasket-paastot-ja-teet-niista-hyvityksen/>. 25.8.2019.
- SHAPE. 2019. The aim and scope of the SHAPE. <https://www.shapingecotourism.eu/about-shape/>. 6.12.2019.
- Sillfors, M. 2019. HS: Suomalaiset matkustavat eurooppalaisittain eniten, mutta kuluttavat matkoillaan varsin vähän. Iltalehti. <https://www.iltalehti.fi/suosikkikohteet/a/acc632f4-e5af-4217-ad69-6b1c1f4d92c8>. 3.9.2019.
- STT. 2019. Suomalaiset matkustivat entistä enemmän – myös lentäen. Maaseudun Tulevaisuus. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/kotimaa/artikkeli-1.465969>. 4.10.2019.
- Sulasma, O-P. 2019. Ruotsin lentomatkestajamäärät jatkavat vapaata pudotusta – vilkas lomakausikaan ei tuonut muutosta. Yle. <https://yle.fi/uutiset/3-10932923>. 3.9.2019.
- Suoma ry. 2019. 100 syytä matkailla Suomessa kampanja on taas käynnistynyt ja jatkuu syyskuun loppuun saakka. <http://www.suoma.fi/news/100syyta-matkailla-Suomessa-kampanja-on--taas-kaynnistynyt-ja-jatkuu-syyskuun-loppuun-saakka/plh51isj/af3dcfa9-234e-4787-bf99-ccba56bc7878>. 22.9.2019.
- Suomen matkatoimistoalan liitto ry. 2016. Eurooppa suomalaisten suosiossa – Top 10 matkakohteet vuonna 2015. <http://www.smal.fi/news/Eurooppa-suomalaisten-suosiossa---Top-10-matkakohteet-vuonna-2015/yo5idzgp/7c787c11-b23f-4da2-8927-0dd35c08541d>. 4.10.2019.

- Suomen matkatoimistoalan liitto ry. 2019. Lentäen tehdyt vapaa-ajan matkapaaketit vuosina 2018 ja 2017.
<http://www.smal.fi/loader.aspx?id=7a3d2bb4-026d-417a-bea3-d1abfc7d7c98>. 15.8.2019.
- Suomen YK-liitto. 2019. Kestävän kehityksen tavoitteet.
<https://www.ykliitto.fi/yk-teemat/kestava-kehitys/kestavan-kehityksen-tavoitteet>. 28.10.2019.
- Syke. 2019. Pääosa suomalaisten lentämisestä on ulkomaille kohdistuvaa vapaa-ajan matkailua.
[https://www.syke.fi/fi-Fl/Ajankohtaista/Paaosa_suomalaisten_lentamisesta_on_ulko\(48980\)](https://www.syke.fi/fi-Fl/Ajankohtaista/Paaosa_suomalaisten_lentamisesta_on_ulko(48980)) 27.8.2019.
- Tenk. 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettinen neuvottelukunta. https://www.tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf. 24.11.2019.
- Terveysten ja hyvinvoinnin laitos. 2019. Matkustajien ulkomailta tuoman alkoholin määrä on lisääntynyt vuoden 2018 toukokuun ja vuoden 2019 huhtikuun välillä.
https://thl.fi/fi/-/matkustajien-ulkomailta-tuoman-alkoholin-maara-on-lisaantynyt-vuoden-2018-toukokuun-ja-vuoden-2019-huhtikuun-valilla?redirect=https%3A%2F%2Fthl.fi%2Ffi%2Fetusivu%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_tcsSJTqcGI0N%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2-1-3%26p_p_col_pos%3D1%26p_p_col_count%3D2. 3.8.2019.
- Tiihonen, I. 2016. Kysely: Shoppailu on tärkeä syy lähteä reissuun.
<https://www.ksml.fi/ulkomaat/Kysely-Shoppailu-ont%C3%A4rke%C3%A4-syy-l%C3%A4hte%C3%A4-reissuun/853294>. 3.8.2019.
- Tilastokeskus. 2012. Suomalaisten matkailu 2011.
https://www.stat.fi/til/smat/2011/smat_2011_2012-05-30_fi.pdf. 30.07.2019.
- Tilastokeskus. 2018. Suomalaisten matkailu 2017.
https://www.stat.fi/til/smat/2017/smat_2017_2018-03-29_fi.pdf. 30.07.2019.
- Tilastokeskus. 2019. Suomalaisten matkailu Etelä-Eurooppaan kasvoi vuonna 2018.
https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat_2018_2019-03-28_fi.pdf. 13.10.2019.
- Träskelin, H., Louekari, O., Oikarinen-Mäenpää, M. ja Tervo-Kankare, K. 2018. Land of National Parks. Kestävän matkailun opas. Oulun yliopisto ja Metsähallitus, Kuusamo.
https://www.ruka.fi/sites/default/files/kestavan_matkailun_opas_2018.pdf. 7.8.2019.
- TUI. 2019. TUI:n toimet kestävämmän matkailun hyväksi. <https://www.tui.fi/tieto-tuista/kestava-matkailu/>. 24.11.2019.
- Turunen, A. 2010. Kestävän matkailun infopaketti.
<http://www.smal.fi/loader.aspx?id=2989a1e4-a78f-4e3a-981f-2663b4398e07>. 15.10.2019.

- Työ- ja elinkeinoministeriö. 2019. Matkailun toimialaraportti.
http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM_3_2019_Matkailun_toimialaraportti.pdf
28.10.2019.
- Vakuutusyhtiö If. 2019. Suomalaisten lomamatkailu 2019.
<https://www.if.fi/henkiloasiakkaat/vakuutukset/matkavakuutus/mat-kustaminen/matkavakuutustutkimus>. 23.9.2019.
- Valli, R. 2018. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. Jyväskylä: PS-kustannus.
- Veijola, S. 2013. Matkailututkimuksen lukukirja. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.
- Verhelä, P. 2014. Matkailun perusteet. Kuopio: SH Traveledu Oy.
- Visit Finland. 2018. Kestävän matkailun nykytila, haasteet ja kehittämistarpeet.
https://www.businessfinland.fi/globalassets/finnish-customers/02-build-your-network/visit-finland/julkaisut/loppuraportti_selvitys_kestavan_matkailun_nykytila_ja-kehittamistarpeet-.._.pdf. 20.11.2019.
- Ympäristö.fi. 2019. Lentämisen päästöt kasvavat – tekninen kehitys ja kompensatiot eivät riitä päästöjen vähentämiseen.
[https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Ilmasto_ja_ilma/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke\(48975\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Ilmasto_ja_ilma/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke(48975)). 29.10.2019.
- Ympäristöministeriö. 2019. Ilmastobarometri 2019: Suomalaiset haluavat ilmastokriisin ratkaisut politiikan ytimeen.
[https://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Ilmastobarometri_2019_Suomalaiset_haluav\(49670\)](https://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Ilmastobarometri_2019_Suomalaiset_haluav(49670)). 12.9.2019.
- Zitting, M. 2016. Suomalaiset ahkeria ostamaan tuliaisia muille. Iltalehti.
<https://www.iltalehti.fi/matkajutut/a/201611252200032196>. 3.8.2019.

Saatekirje

Hei,

ympäristötietoisuus on lisääntynyt, mutta mikä on sen todellinen vaikutus suomalaisten matkailuun? Tällä kyselyllä selvitän matkailualan opiskelijoiden asenteita ja tottumuksia liittyen kestävään matkailuun.

Olen matkailualan neljännen vuoden opiskelija Karelia-ammattikorkeakoulussa. Kirjoitan opinnäytetyötä ympäristötietoisuuden vaikutuksista suomalaisten matkailuun. Toimeksiantajana opinnäytetyössäni toimii SHAPE-hanke, jossa Karelia-amk on osatoteuttajana. Kyseessä on kansainvälinen hanke, jonka tavoitteena on edistää kestävä matkailua. Lisätietoa hankkeesta: <http://shape.interreg-npa.eu/>.

Kyselyn tulokset julkaistaan Theseus-verkkokirjastossa osana opinnäytetyötä. Vastaukset käsitellään luottamuksellisesti ja anonyymisti. Opinnäytetyön valmistuttua lähetän vastaajaryhmälle linkin valmiiseen työhön, jossa kyselyn tulokset ovat esillä.

Kiitos vastauksistanne!

Susa Soininen,

Karelia-Ammattikorkeakoulu

Opinnäytetyön tekijä:

Susa Soininen

susa.soininen@hotmail.com

Opinnäytetyön ohjaaja:

Raija Ruusunen

raija.ruusunen@karelia.fi

Opinnäytetyön toimeksiantaja:

Lasse Okkonen

lasse.okkonen@karelia.fi

Matkailualan opiskelijoiden suhtautuminen kestävään matkailuun

1. Ikä

- 17-20
- 21-24
- 25-28
- 29-32
- 33-36
- 37-40
- Yli 40

2. Aikaisempi koulutus

- Ammattitutkinto
- Ylioppilastutkinto

3. Sukupuoli

- Nainen
- Mies
- Muu

4. Oletko huolissasi ilmastonmuutoksesta?

- Erittäin huolissani, miksi:
- Melko huolissani
- En ole juurikaan huolissani
- En ole lainkaan huolissani, miksi:

5. Miten tärkeää kestävä matkailu sinulle on?

- Hyvin tärkeää, miksi:
- Melko tärkeää
- Ei kovin tärkeää
- Ei lainkaan tärkeää, miksi:

6. Kuinka paljon seuraavat negatiiviset tekijät vaikuttavat matkakohteesi valintaan?

Vastaa asteikolla 1-5.

1. Eivät vaikuta lainkaan 2. Eivät vaikuta juuri ollenkaan 3. Vaikuttavat hieman
4. Vaikuttavat melko paljon 5. Vaikuttavat merkittävästi

	1	2	3	4	5
Turvallisuuteen liittyvät riskit (ryöstöt, väkivalta, terrorismi yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkakohteen välinpitämätön suhtautuminen ympäristöasioihin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustustavasta aiheutuneiden päästöjen määrä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkailusta aiheutuneet ympäristöhaitat kohteessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Luonnonkatastrofien uhka kohteessa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sääolojen arvaamattomuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Paikallisten negatiivinen suhtautuminen turisteihin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu, mikä: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7. Kuinka paljon seuraavat positiiviset tekijät vaikuttavat matkakohteesi valintaan?

Vastaa asteikolla 1-5.

1. Eivät vaikuta lainkaan 2. Eivät vaikuta juuri ollenkaan 3. Vaikuttavat hieman
4. Vaikuttavat melko paljon 5. Vaikuttavat merkittävästi

	1	2	3	4	5
Turvallisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkakohteen sää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkan hinta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ostosmahdollisuudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkakohteen positiivinen suhtautuminen ympäristöasioihin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkasta aiheutuneiden päästöjen pitäminen pienempänä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu, mikä: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8. Miten paljon matkoista aiheutuneet päästöt vaikuttavat matkakohteesi valintaan?

- Vaikuttavat paljon
- Vaikuttavat melko paljon
- Vaikuttavat vähän
- Eivät vaikuta ollenkaan

9. Miten paljon matkoista aiheutuneet päästöt vaikuttavat matkustustapasi valintaan? (lentokone, juna, auto jne.)

- Vaikuttavat paljon
- Vaikuttavat melko paljon
- Vaikuttavat vähän
- Eivät vaikuta ollenkaan

10. Mitkä seuraavista vastuullisuudesta kertovista sertifikaateista ovat sinulle tuttuja? Voit valita useita vastausvaihtoehtoja.

- Green Key
- Green Globe
- EU-ympäristömerkki (EU-kukka)
- Travelife
- EarthCheck
- Biosphere
- WWF Green Office
- Joutsenmerkki
- Ekokompassi
- ECEAT Suomi
- Muu, mikä:
- Mikään vastuullisuudesta kertovat sertifikaatti ei ole tuttu

11. Kuinka paljon vastuullisuudesta kertovilla sertifikaateilla on vaikutusta omiin valintoihisi matkustaessasi?

- Vaikuttavat paljon, miksi:
- Vaikuttavat melko paljon
- Vaikuttavat vähän
- Eivät vaikuta ollenkaan, miksi:
- En tiedä onko sertifikaateilla vaikutusta valintoihini

12. Miten paljon ympäristötietoisuuden lisääntymisellä on ollut vaikutusta omaan matkailuusi?

- Erittäin paljon
- Melko paljon
- Melko vähän
- Ei lainkaan

13. Kuinka monta matkaa olet tehnyt lentäen viimeisen 12 kk aikana?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10 tai yli

14. Koetko syyllisyyttä matkailustasi aiheutuvista ympäristöhaitoista?

- Erittäin paljon, miksi:
- Melko paljon
- Melko vähän
- En lainkaan, miksi

15. Mistä olisit matkaillessasi valmis maksamaan ylimääräistä ympäristöystävällisestä vaihtoehdosta? Voit valita useita vastausvaihtoehtoja.

- Lennoista
- Majoituksesta
- Aktiviteeteista
- Ruoasta
- Tuliaisista
- Muusta, mistä:
- En mistään, miksi:

16. Mitä keinoja olet käyttänyt ympäristöystävällisempään matkailuun? Voit valita useita vastausvaihtoehtoja.

- Valinnut lentokoneen sijasta jonkin toisen kulkuvälineen
- Matkustanut huippusesongin ulkopuolella
- Kompensoinut lentomatkustukseni
- Tehnyt yhden pidemmän matkan usean lyhyemmän sijaan
- Valinnut suorat lennot välilaskullisten sijaan
- Osallistunut vapaaehtoistyöhön
- Valinnut ekologisemman majoitusvaihtoehdon
- Säästänyt vettä matkaillessani
- Säästänyt sähköä matkaillessani
- Muu, mikä:
- En mitään

17. Mitä keinoja olisit valmis käyttämään matkailaksesi ympäristöystävällisemmin? Voit valita useita vastausvaihtoehtoja.

- Valita lentokoneen sijasta jonkin toisen kulkuvälineen
- Matkustaa huippusesongin ulkopuolella
- Kompensoida lentomatksukseni
- Tehdä yhden pidemmän matkan usean lyhyemmän sijaan
- Valita suorat lennot välilaskullisten sijaan
- Osallistua vapaaehtoistyöhön
- Valita ekologisemmän majoitusvaihtoehdon
- Säästämään vettä matkaillessani
- Säästämään sähköä matkaillessani
- Muu, mikä:
- En mitään