

# **Ekologisten arvojen vaikutus vapaa-ajan lentomatkamiseen**

Pinja Savolainen

Opinnäytetyö, restonomi ylempi AMK  
Joulukuu 2021  
Matkailu- ja ravitsemisala  
Matkailu- ja palveluliiketoiminnan tutkinto-ohjelma

Tekijä Savolainen, Pinja	Julkaisun laji Opinnäytetyö, ylempi AMK	Päivämäärä Joulukuu 2021
	Sivumäärä 82	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty: x
Työn nimi <b>Ekologisten arvojen vaikutus vapaa-ajan lentomatkamiseen</b>		
Tutkinto-ohjelma Matkailu- ja palveluliiketoiminnan tutkinto-ohjelma (YAMK)		
Työn ohjaaja(t) Anne Törn-Laapio & Elina Vaara		
Toimeksiantaja(t)		
Tiivistelmä <p>Ilmastonmuutos etenee ja huoli ympäristön tilasta on kasvanut. Ympäristön muutokset haastavat muuttamaan toimintatapojamme. Muutospaine näkyy myös lentoliikenteessä, missä paineet päästövähennysten suhteen ovat korkealla. Ihmisten halu matkustaa ja kasvavat lentoliikenteen päästöt aiheuttavat dilemman ympäristönäkökulmasta. Lentoyhtiöiden lisäksi, toimia kaivataan myös kuluttajien toimesta.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten ekologiset arvot vaikuttavat suomalaisten vapaa-ajan lentomatkamiseen ja mitä kuluttajat itse olisivat valmiita tekemään hyvittääkseen lentomatkamisesta aiheutuvia päästöjä. Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä Webropol-verkkokyselyn avulla. Tutkimuksessa käytettiin Jyväskylän ammattikorkeakoulun opiskelijatietokantaa ja kysely lähetettiin koulun suomenkielisille opiskelijoille. Saadut tulokset analysoitiin Excel-taulukkolaskentaohjelman avulla ja analysoinnissa hyödynnettiin muun muassa ristiintaulukointia.</p> <p>Tutkimuksesta saadut tulokset osoittivat, että ekologiset arvot eivät juurikaan vaikuta suomalaisten vapaa-ajan lentomatkamiseen. Ekologiset arvot koetaan kyllä tärkeiksi, mutta arvot näkyvät lähinnä arjen toiminnassa eikä vapaa-ajan lentomatkamisesta olla valmiita luopumaan. Ihmisillä on kuitenkin vahva halu kompensoida lentomatoista aiheutuvia päästöjä ja omalta osaltaan vaikuttaa lentoliikenteen ympäristövaikutuksiin.</p> <p>Tämän hetken suurimpana haasteena näyttäisi olevan valmiuden ja käytännön toimien välinen ristiriita. Eri mahdollisuudet päästökompensointeihin eivät selvästikään ole vielä tavoitaneet kaikkia lentomatkestajia. Kuluttajien valmius osallistua päästövähennystalkoisiin tulisi ehdottomasti hyödyntää lentoyhtiöiden toiminnan suunnittelussa, sillä jokaisella meistä on mahdollisuus vaikuttaa.</p>		
Avainsanat kestävä kehitys, vastuullinen kuluttaminen, kulutuskäyttäytyminen, ekologiset arvot, lentoliikenne		
Muut tiedot ( <a href="#">salassa pidettävät liitteet</a> )		

Author Savolainen, Pinja	Type of publication Master's thesis	Date December 2021 Language of publication: Finnish
	Number of pages 82	Permission for web publication: x
Title of publication <b>The impact of ecological values on leisure air travel</b>		
Degree programme Master's Degree Programme in Tourism and Hospitality Management		
Supervisor(s) Törn-Laapio, Anne & Vaara, Elina		
Assigned by		
Abstract  <p>Climate change is advancing and the concern about the condition of the environment has grown. Changes in our environment challenge us to change our modes of operation. Pressure for change is also seen in air transport where the pressures for emission reductions are high. Peoples desire to travel combined with increasing emissions of aviation cause a dilemma from an environmental perspective. In addition to airline operators, action is also required from the consumers.</p> <p>The aim of this thesis was to find out how ecological values affect the leisure air travel of Finns and what the consumers themselves would be willing to do to compensate the emissions caused by air travel. The research was carried out by quantitative research method using the Webropol online survey. The student database of Jyväskylä University of Applied Sciences was utilized in the study and the questionnaire was sent to the school's Finnish-speaking students. The obtained results were analyzed using the Excel spreadsheet program, and cross-tabulation was used in the analysis, among other methods.</p> <p>The results of the study showed that ecological values have little effect on the leisure air travel of Finns. Ecological values are perceived as important, but the values are mainly reflected in everyday activities, and people are not willing to give up on leisure air travelling. However, people do have a strong desire to compensate the emissions from their air travelling and thus have an influence on the environmental impact of air transport.</p> <p>The biggest challenge at the moment seems to be the discrepancy between readiness and practical action. The various avenues for emission compensation have clearly not yet reached all air passengers. Consumers' willingness to participate in emission reduction schemes should definitely be utilized in the planning of airline operations, as each of us has the opportunity to make a difference.</p>		
Keywords/tags ( <a href="#">subjects</a> ) sustainable development, responsible consumption, consumer behavior, ecological values, air transport		
Miscellaneous ( <a href="#">Confidential information</a> )		

## Sisältö

<b>1</b>	<b>Johdanto .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Kestävä kehitys.....</b>	<b>7</b>
2.1	Kestävän kehityksen ulottuvuudet.....	9
2.2	Kestävän kehityksen ajankohtaisuus.....	11
<b>3</b>	<b>Vastuullinen kuluttaminen .....</b>	<b>14</b>
3.1	Kulutuskäyttäytyminen .....	16
3.2	Ekologiset arvot.....	19
<b>4</b>	<b>Lentoliikenne.....</b>	<b>25</b>
4.1	Lentoliikenteen kehitys .....	25
4.2	Lentoliikenne ennen koronapandemiaa .....	27
4.3	Lentoliikenteen tulevaisuus .....	28
4.4	Lentoliikenteen ympäristövaikutukset.....	31
<b>5</b>	<b>Tutkimuksen toteutus.....</b>	<b>37</b>
5.1	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset .....	37
5.2	Tutkimusmenetelmä .....	38
5.2.1	Aineistonkeruu ja -analyysi.....	39
5.3	Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus.....	41
<b>6</b>	<b>Tutkimustulokset.....</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Pohdinta.....</b>	<b>56</b>
7.1	Tutkimuksen luotettavuuden arviointia.....	61
7.2	Jatkotutkimusaiheita .....	63
	<b>Lähteet .....</b>	<b>64</b>
	<b>Liitteet .....</b>	<b>75</b>
	Liite 1. Kyselylomake .....	75

## Taulukot

Taulukko 1. Tutkimukseen osallistuneiden ikäjakauma.....	44
Taulukko 2. Keskimääräinen vapaa-ajan lentomatkojen määrä vuosittain ennen koronapandemian alkua (menopaluu = 2 lentoa).....	45
Taulukko 3. Miesten ja naisten usko omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa.....	46
Taulukko 4. Miesten ja naisten valmius maksaa ympäristöystävällisistä kulutusvalinnoista .....	47
Taulukko 5. Eri ikäisten tietoisuus omista vaikutusmahdollisuuksistaan .....	49
Taulukko 6. Vuosittaisten vapaa-ajan lentomatkojen määrän vaikutus kompensointihalukkuuteen .....	50
Taulukko 7. Miesten ja naisten valmius maksaa enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy lentomatkan päästökompensointi .....	50
Taulukko 8. Miesten ja naisten tietoinen vapaa-ajan lentomatkojen vähentäminen siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi .....	51
Taulukko 9. Ympäristöystävällisten kulutusvalintojen suhde vapaa-ajan lentomatkamiseen .....	52
Taulukko 10. Eri ikäisten päästökompensoinnit .....	53
Taulukko 11. Koronapandemian vaikutuksia ekologiseen ajatteluun ja käyttäytymiseen .....	55

# 1 Johdanto

Kestävä kehitys, ekologiset arvot sekä vastuullisuus ovat viime vuosina nousseet merkittäviksi puheenaiheiksi. Ilmastonmuutos etenee, luonnonvaroja kulutetaan yli varojen ja luonnonmonimuotoisuus kärsii – puhutaan ekologisesta kestävyyskriisistä. Vaikutusten tullessa yhä näkyvämmiksi, myös tietoisuus ympäristön muutoksista on kasvanut. Ympäristön muutokset haastavat ennen kaikkea muuttamaan toimintatapojamme, sillä nykyisellä toiminnalla maapallon resurssit eivät yksinkertaisesti riitä tuleville sukupolville. Tämä nousi esiin myös Sitran Megatrendit 2020 -julkaisussa, jossa yhdeksi merkittäväksi kehityssuunnaksi nousi ekologisen jälleenrakennuksen kiireellisyys. Huoli ympäristön tilasta on aiheellinen ja muutoksia on tapahduttava nopeasti. Vanhasta luopuminen ei kuitenkaan ole aina helppoa ja kestävien elämäntapojen omaksuminen ottaa aikansa. Myös muutosvastarintaa on havaittavissa muun muassa ympäristöasenteissa. (Dufva 2020, 14–16.)

Muutospaine näkyy myös lentoliikenteessä, jonka päästöt nousevat toistuvasti esiin ympäristöön liittyvissä keskusteluissa. Paineet lentoyhtiöiden päästövähennysten suhteen ovat korkealla. Yhtiöillä on kova halu siirtyä biopolttoaineisiin, mutta painetta tulee myös kuluttajien suunnalta. Viimeistään vuonna 2016 solmittu CORSIA-sopimus kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, on pakottanut lentoyhtiöt seuraamaan päästöjään entistä tarkemmin. CORSIA-hyvitysjärjestelmän mukaan lentoyhtiöt joutuvat kompensoimaan hiilidioksidipäästöjen kasvua rahoittamalla päästöjä vähentäviä hankkeita. Lisäksi kaikilla kansainvälisillä lentoyhtiöillä on velvollisuus seurata polttoainenkulutus päästöjään ja ilmoittaa niistä vuosittain kansallisille viranomaisille. (What is Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation? 2019.)

Lentämisen ympäristövaikutuksista huolimatta, tilastot ennen koronapandemian alkua kertoivat lentoliikenteen rajusta kasvusta. Vuonna 2018 kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA arvioi lentoliikenteen kasvavan noin 3,5 prosentin vuosivauhtia ja näin ollen jopa kaksinkertaistuvan vuoteen 2037 mennessä. Suurimmat muutokset ovat viime vuosina tapahtuneet Aasian lentoliikenteessä, mutta kasvuvauhti on näkynyt

myös Suomessa. (IATA Forecast Predicts 8,2 billion Air Travelers in 2037, 2018.) Finavian tilastojen mukaan Helsinki-Vantaan matkustajamäärät ovat yli kaksinkertaistuneet viimeisen 20 vuoden aikana. Vuonna 2018 lentoasema rikkoi ensimmäistä kertaa 20 miljoonan matkustajan rajan. (Helsinki-Vantaan matkustajat 1998–2018, 2019.) Vastatakseen paremmin kasvun tuomiin vaatimuksiin, Finavia aloitti vuonna 2014 Helsinki-Vantaan lentoasemalla mittavan laajennushankkeen, jonka on määrä valmistua vuonna 2022. Jätti-investoinnin ansiosta lentoasema on tulevaisuudessa valmis palvelemaan vuosittain jopa 30 miljoonaa matkustajaa. (Helsinki-Vantaan kehitysohjelma 2019.)

Keväällä 2020 lentoliikenneala kohtasi historiansa suurimman kriisinsä, koronapandemian pysäyttäessä lentoliikenteen lähes kokonaan. Edelleen lähes vuosi pandemian puhkeamisesta, lentoliikenteessä on hiljaista. Tulevaisuuden ennusteita on kevään jälkeen päivitetty lukuisia kertoja ja arviot lentoliikenteen elpymisestä ovat muuttuneet useasti. Lentoliikenteen tulevaisuuden ennakointi on osoittautunut haastavaksi ja koronapandemian sekä suoraa että välillisiä vaikutuksia lentoliikennealaan voidaan tässä vaiheessa vain arvailla. Tuoreimpien ennusteiden mukaan paluu vuoden 2019 lentomääriin voisi olla mahdollista vuonna 2024. Vaikka elpyminen on ollut odotettua hitaampaa, usko lentoliikenteen nousuun on edelleen vahva. (Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down 2020.)

Ennen koronapandemian leviämistä lentoliikenteessä tasapainoteltiin laajan kysynnän ja päästövähennyspainoiden välissä. Nyt rakennamme perustuksia koronapandemian jälkeiselle kestävämmälle matkailulle. Vaikka pandemia on tuonut alalle uudenlaisia haasteita ja epävarmuutta, eivät päästövähennyspainot ole kadonneet mihinkään. ICAO:n tavoite pysäyttää lentoliikenteen päästöt vuoden 2020 tasolle, vaikuttaa tois-  
taiseksi haastavalta. Käytännössä lentoliikenteen mahdollisuudet ympäristönäkökulmasta perustuvat teknologiakehityksen tuomiin uudistuksiin, operationaalsiin muutoksiin sekä uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoon. Uusi teknologia ja uusiutuvat polttoaineet voivat olla tulevaisuuden pelastus lentoliikenteelle, mutta kehitys on hi-

dasta. Myös sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksista on puhuttu, mutta käytännössä sen toteutuminen lähitulevaisuudessa ei näytä kovin todennäköiseltä. (Lahti 2019.)

Ihmisten halu matkustaa ja lentoliikenteen päästöt aiheuttavat dilemman ympäristönäkökulmasta. Vaikuttaa siltä, että tällä hetkellä ainoa tapa vähentää päästöjä on vähentää lentämistä. Tulevaisuudessa on syytä miettiä, onko jokainen matka välttämätön. Mitä kuluttajat loppujen lopuksi arvostavat ja mistä ollaan ympäristön vuoksi valmiita luopumaan? On selvää, että lentoliikenteellä on edessään suurien muutosten aika, mutta muutoksia kaivataan myös kuluttajien toimesta. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia ekologisten arvojen vaikutusta vapaa-ajan lentomatkamiseen. Arvojen lisäksi tutkimus pyrkii selvittämään, mitä kestävä kehitys ja vastuullisuus kuluttajille merkitsevät ja miten tämä näkyy käytännössä. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten ekologiset arvot vaikuttavat suomalaisten vapaa-ajan lentomatkamiseen sekä miten suomalaiset kuluttajat olisivat valmiita hyvittämään vapaa-ajan lentomatkoista aiheutuvia päästöjä. Tutkimusmenetelmänä työssä käytetään kvantitatiivista verkkokyselyä, joka toteutetaan Webropol-työkalun avulla.

Työn teoreettinen viitekehys on jaettu kolmeen osa-alueeseen, joita ovat kestävä kehitys, vastuullinen kuluttaminen sekä lentoliikenne. Vastuullisen kuluttamisen yhteydessä teoria käsittelee kulutuskäyttäytymistä ja ekologisia arvoja. Tutkimuksen kannalta on oleellista ymmärtää, miten arvot ja asenteet näkyvät käytännössä ja mitkä asiat vaikuttavat ihmisten kulutuskäyttäytymiseen. Lentoliikenteen osalta teoriassa käsitellään lentoliikenteen tulevaisuutta, ympäristönäkökulmaa sekä lentoliikenteen päästöjä. Työn avulla lentoyhtiöt saavat merkittävää tietoa kuluttajien arvomaailmasta ja asenteista ympäristöön ja lentomatkamiseen liittyen. Opinnäytetyön tuloksia voidaan hyödyntää lentoyhtiön toiminnan suunnittelussa ja kehittämisessä sekä markkinoinnissa. Tulosten avulla on mahdollista miettiä, mitä lentoyhtiöt voisivat tulevaisuudessa tehdä vastatakseen sekä päästövähennyksiin, että kuluttajien arvomaailmaan paremmin.



## 2 Kestävä kehitys

Yleisin kestävän kehityksen määritelmä on peräisin vuodelta 1987. YK:n Ympäristön ja kehityksen maailmankomission mukaan ”kestävä kehitys on kehitystä, joka tyydyttää nykyhetken tarpeet viemättä tulevilta sukupolvilta mahdollisuutta tyydyttää omat tarpeensa”. Kestävän kehityksen tavoite voidaan tiivistää ihmisen ja luonnon sopusuhtaiseen yhteiselo. Kestävän kehityksen tavoitteena on ylläpitää talouden kasvua ja samaan aikaan turvata luonnonvarojen ja ekosysteemien elinkelpoisuus myös tulevaisuudessa. (Kestävän kehityksen kansallinen kokonaisarvio 2003, 12; Keiner 2005, 2.) Käytännössä kestävä kehitys on jatkuvaa sekä paikallisesti, alueellisesti että maailmanlaajuisesti tapahtuvaa yhteiskunnallista muutosta (Mitä on kestävä kehitys 2020). Kestävän kehityksen ajatuksessa korostuu ennen kaikkea sukupolvien välinen tasa-arvo. Sekä nykyiset että tulevat sukupolvet ansaitsevat parhaan mahdollisen elämänlaadun, eikä tämän hetken toimilla saa olla negatiivisia vaikutuksia tulevien sukupolvien hyvinvointiin. Oleellista on ymmärtää, miten tämän päivän päätökset ja investoinnit vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen. (Emas 2015; Keiner 2005, 3; Brunet 2011, 373.)

Nopea talouden kasvu sekä nykyiset kulutus- ja käyttäytymismallit ovat merkittävimpiä syitä ympäristön tilan heikkenemiseen. Tieteelliset todisteet osoittavat näiden kestävämmät vaikutukset ympäristöllemme. (Booi Chen & Teck Chai 2010, 28; Wells, Ponting & Peattie 2010, 1.) Elämme globaalissa maailmassa, jossa käytöksellämme on sekä paikallisia että maailmanlaajuisia vaikutuksia. Vaikutukset näkyvät usein vasta vuosien kuluttua, jolloin on jo myöhäistä toimia. Teollisuusmaat ovat jo pitkään kehittyneet ympäristön kustannuksella, mikä on aiheuttanut pysyviä vahinkoja elintärkeille ekosysteemeille. Jotta myös tulevat sukupolvet pystyisivät nauttimaan elämän monimuotoisuudesta, on kehityksen suuntaa muutettava nopeasti. (Salonen 2010, 1–2.) Huomionarvoista tilanteesta on, että luonnonvarojen saatavuus ja käyttömahdollisuudet jakautuvat tällä hetkellä hyvin epätasaisesti eri maiden välillä. Läntiset teollisuusmaat, jotka edustavat vain viidennestä koko maapallon väestöstä, kuluttavat noin 80 prosenttia käytetyistä luonnonvaroista. (Nikula 2008, 148.)

Etenkin pitkällä aikavälillä ympäristön ja talouden riippuvuus on merkittävä. Kestävän kehityksen tavoitteena on taloudellisen kehityksen ylläpitäminen huomioiden samalla toiminnan ympäristövaikutukset. Kestävällä kehityksellä pyritään suojelemaan ympäristöä ja luomaan yhä ympäristöystävällisempiä ratkaisuja, joilla on kauaskantoisia sekä yleismaailmallisia vaikutuksia. Luonnonvaramme ovat rajalliset ja on meidän etumme, että suojelemme ja käytämme niitä harkiten. Muun muassa puhdas ilma ja vesi eivät ole itsestään selviä asioita, vaan niiden jatkuvuus vaatii kestävästä kehityksestä. (Emas 2015; Ciegis, Ramanauskiene & Martinkus 2009, 29–30.) Kamppailemme jo nyt lukuisten ekologisten, taloudellisten ja sosiaalisten haasteiden äärellä. Samaan aikaan kun luonnonvarat hupenevat, luo kiihtyvä väestönkasvu lisää paineita kestäväälle kehitykselle. Etenkin kehitysmaissa väestö kasvaa edelleen nopeasti, mikä lisää myös energian tarvetta. Haastavissa olosuhteissa kestäväällä kehityksellä pyritään varmistamaan luonnonvarojen jatkuvuus. (Hautamäki 2008, 19.)

Kestävä kehitys on kokonaisuudessaan laaja käsite, joka yhdistetään väestönkasvun lisäksi muun muassa fossiilisten polttoaineiden käyttöön, saastumiseen sekä ilmaston lämpenemiseen. Kaikki edellä mainitut vaikuttavat tulevaisuuden resurssien määrään ja ekosysteemien kestävyteen. Paikallisista ympäristöongelmista on siirrytty kansainvälisempään perspektiiviin, jossa ongelmat nähdään laajempina kokonaisuuksina. Ajatus luonnonpääoman rajallisuudesta on tullut yhä konkreettisemmaksi. Energiaresurssien, kuten öljyn lisäksi muun muassa mineraalivarat vähenevät kovaa vauhtia ja tilalle on kehitettävä uusia kestävämpiä energiamuotoja. (Roosa 2010, 81–82.)

Läntiset teollisuusmaat ovat jo pitkään olleet huolissaan kestävästä tilanteesta ja nyt myös kehitysmaissa on herätty tilanteen vakavuuteen (Booi Chen & Teck Chai 2010, 28). Riippuvuus luonnonvaroista on todellinen haaste, sillä arvioiden mukaan luonnonvarojen tarve seuraavan kymmenen vuoden aikana tulee merkittävästi kasvamaan. Väestönkasvun myötä tulemmekin tarvitsemaan jopa 30 prosenttia enemmän vettä, 40 prosenttia enemmän energiaa ja 50 prosenttia enemmän ruokaa vuoteen 2030 mennessä. Jotta näihin lukuihin päästäisiin, vaatii se nopeaa teknologiakehitystä sekä uusia energia- ja resurssitehokkaita tuotteita. Tämä tarkoittaa luonnonvarojen ja

materiaalien optimaalista uudelleen hyödyntämistä ja loppuun käyttämistä. (Bärlund & Perko 2013, 28.)

## 2.1 Kestävän kehityksen ulottuvuudet

Perinteisen jaottelun mukaan kestävä kehitys jaetaan kolmeen ulottuvuuteen, joita ovat ekologinen, taloudellinen sekä sosiaalinen kestävyys. Kestävän kehityksen on kuvattu seisovan näiden kolmen jalan varassa. Kaikki ulottuvuudet ovat äärimmäisen riippuvaisia toisistaan ja ne joko seisovat tai kaatuvat yhdessä. Kestävä kehitys onkin jatkuvaa tasapainoilua ja uuden luomista. Se on myös loputonta oppimista, sopeutusta ja innovointia. (Thiele 2016, 5–6; Ciegis, Ramanauskiene & Martinkus 2009, 32.) Päätöksenteossa kestävä kehitys huomioi luonnon lisäksi ihmiset, taloudelliset näkökulmat sekä ihmisoikeudet. Kestävän kehityksen tavoitteet linkittyvät vahvasti yhteen ja toteutuessaan ne tukevat toisiaan. Mikään tavoite ei voi kestävästi toteutua toisen kustannuksella. (Kestävä kehitys 2020.)

Kestävän kehityksen perusajatus lähtee ekologisesta kestävydestä, joka linkittyy vahvasti taloudelliseen ja sosiaaliseen kestävyteen. Kaiken toiminnan tavoitteena on ekosysteemien toimivuuden turvaaminen sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen. Käytännössä tämä tarkoittaa ihmisen toiminnan suhteuttamista luonnon kestokykyyn. Luonnonvarojen käytön tulisi olla tasapainossa näiden uusiutumiskyvyn sekä uusien korvaavien luonnonvarojen kanssa. Ekologisesti kestävässä kehityksessä oleellista on myös kansainvälinen vuorovaikutus ja yhteistyö, sillä haasteet ovat maailmanlaajuisia. (Brunet 2011, 371–372; Mitä on kestävä kehitys 2020.) Yksi merkittävimmistä ekologisen kestävyden haasteista liittyy ilmaston lämpenemiseen. Globaaliin ongelmaan on haettu ratkaisua muun muassa Kioton ilmastopöytäkirjalla, joka ohjaa kansainvälistä ilmastopolitiikkaa. Sopimus sitoo kuitenkin vain osaa maailman valtioista. Sopimuksen ulkopuolelle jäävät muun muassa lukuisat kehitysmaat sekä maailman suurin energian kuluttaja Yhdysvallat. Ympäristöpolitiikalla säädellään ja ohjataan ihmisten ja yritysten toimintaa. Käytössä olevia taloudellisia ohjauskeinoja ovat muun muassa verotus ja päästöoikeuksien kauppa. Ympäristöpolitiikalla pyritään

myös kannustamaan yrityksiä uusien teknologioiden käyttöönottoon ja kehittämiseen. (Hjerpe & Honkatukia 2005, 5, 21.)

Ilman ekologista kestävyttä, ei ole myöskään kestävää talouskasvua. Taloudellinen kestävyys perustuu tasapainoiseen ja hallittuun kasvuun. Taloudellisesti kestävässä yhteiskunnassa kasvua ja tulojen maksimointia haetaan kestävillä ratkaisuilla, jotka eivät perustu velkaantumiseen tai luonnonvarojen liikkakäyttöön. Taloudellisesti kestävä toiminnan on oltava myös ekologisesti kestävä. Talouspolitiikka on pitkäjänteistä työtä, jolla rakennetaan pohja koko yhteiskunnan hyvinvoinnille. Kestäväpohjaisella, hyvin rakennetulla taloudella on kauaskantoisia positiivisia vaikutuksia. (Ciegis, Ramanauskienė & Martinkus 2009, 33; Mitä on kestävä kehitys 2020.) Tällä hetkellä valtiot taistelevat koronaviruksen aiheuttamien ongelmien kanssa ja talouspoliittisia päätöksiä on tehtävä nopeasti. Kriisi tulee väistämättä jättämään jälkensä valtioiden talouteen ja on todennäköistä, että kriisin vaikutukset tulevat näkymään pitkään. Valtioilla, joiden talous oli kriisin alkaessa vakaammalla pohjalla, on mahdollisuus selvittää kriisistä vähemmällä taloudellisilla vaurioilla. (Hellström & Hämäläinen 2020.)

Jo ennen koronakriisiä talouteen kohdistui valtavia muutospaineita. Kasvava huoli ympäristöstä sekä eriarvoisuuden kasvu ovat muuttaneet talouskeskustelua ja tuoneet lisää huomioitavia näkökulmia pitkälle kehittyneissä yhteiskunnissa. Koronakriisin myötä tarve siirtyä yhä korjaavampaan ja uudistavampaan talouteen on kasvanut. Sitran artikkelin mukaan tällaisessa taloudessa ympäristön tilaa, hyvinvointia sekä taloudellisten resurssien oikeudenmukaista jakautumista vahvistetaan samanaikaisesti. Epävarmassa maailmassa, jossa tulevaisuutta on vaikeaa ennakoida, taloudelta vaaditaan yhä enemmän sopeutumis- ja uudistumiskykyä sekä toimintavarmuutta nopeasti muuttuviin tilanteisiin. Jo nyt on nähtävissä, miten muuntautumiskykyiset yritykset ovat sopeutuneet ja pärjänneet kriisissä muita yrityksiä paremmin. Kestävän tulevaisuuden kannalta päätöksenteossa edetään nyt kriittisiä aikoja. Valtion rooli talouden uudistajana on merkittävä. Eri tuki- ja elvytyspakettien lisäksi on katsottava pidem-

mälle tulevaisuuteen ja uudistettava talouden rakenteita. Suomessa rakenteita pyritään muuttamaan kestävämmiksi niin kutsutun vihreän elvytyksen avulla. (Hellström & Hämäläinen 2020.)

Sosiaalinen kestävyys linkittyy vahvasti sekä taloudelliseen että ekologiseen kestävyys-teen. Sukupolvien väliseen tasa-arvoon ja solidaarisuuteen perustuvan sosiaalisen kestävyys-tavoitteena on hyvinvoinnin edellytysten mahdollistaminen myös tuleville sukupolville. Sosiaalisen kestävyys-yhteydessä puhutaan toisinaan myös kulttuurisesta kestävydestä. Maailmanlaajuisia haasteita sosiaaliseen kestävyys-teen tuovat muun muassa väestönkasvu, köyhyys sekä terveydenhuollon haasteet. Sosiaalinen kestävyys riippuu pitkälti siitä, miten hyvin yhteiskunnan muu kehitys tukee ihmisten hyvinvointia. (Brunet 2011, 373; Mitä on kestävä kehitys 2020.) Sosiaalisesti kestävä kehitys pyrkii ennen kaikkea vähentämään ihmisten välistä eriarvoisuutta. Sosiaalisesti kestävä kehitys tavoitteena on perusoikeuksien turvaaminen sekä tasa-arvoisten mahdollisuuksien tarjoaminen kaikissa elämänkaaren vaiheissa. Jokaiselle kuuluu asianmukainen terveydenhuolto, tasa-arvoiset koulutusmahdollisuudet sekä riittävä toimeentulo. Lähtökohdista riippumatta jokaisella tulisi olla mahdollisuus hyvään elämään. (Ciegis, Ramanauskiene & Martinkus 2009, 33; Kestävä kehitys 2020.) Suomessa suurimmat sosiaalisen kestävyys-haasteet liittyvät väestön ikääntymiseen. Väestön ikääntyessä eläkeläisten määrä kasvaa, mikä näkyy työllisyyden heikentymisenä. Kun tähän lisätään vielä eliniänodotteen kasvu, tulee julkinen talous olemaan ennen näkemättömien haasteiden edessä. Väestörakenteen muuttuessa, on löydettävä uusia keinoja, joilla pystytään vastaamaan kasvavien ikäryhmien tarpeisiin. (Hjerppe & Honkatukia 2005, 17.)

## 2.2 Kestävän kehityksen ajankohtaisuus

Kestävän kehityksen näkökulmasta elämme monella tapaa murroksen aikaa. Kuluttavan länsimaalaisen elämäntyylin vaikutukset ovat alkaneet näkymään yhä selvemmin, ja on selvää, että kestävämmiä toimintatapoja on muutettava. Nykyisellä kulutuksella luonnonvaramme eivät yksinkertaisesti riitä turvaamaan tulevaisuuden sukupolvien tarpeita. Roosin mukaan kestävä kehitys tarjoaa mahdollisuuksia ja haasteita,

mutta ennen kaikkea ratkaisuja. Yksi suurimmista haasteista tällä hetkellä on energiankulutus. Energiamuotoja ja kulutuskäyttäytymistä muuttamalla on mahdollista säästää kestävä kehitys ja vähentää ympäristön kuormittumista. Eri organisaatioiden, yritysten, hallitusten ja paikallisten päättäjien lisäksi jokaisella meistä on mahdollisuus toteuttaa kestäviä ratkaisuja jokapäiväisessä elämässämme ja saada muutosta aikaan. (Roosa 2010, Introduction 17–18.)

Uutta aikakautta on kutsuttu osuvasti ”ihmisen aikakaudeksi”. Ihmisen toiminta on jo nyt aiheuttanut ilmaston muuttumisen ja kokonaisten ekosysteemien tuhoutumisen. Samalla myös ihmiset ovat saaneet osansa luonnon tilan heikkenemisestä. Muutoksia toimintatavoissa on tapahduttava nopeasti, jotta maapallomme pystyy tarjoamaan hyvät elinolosuhteet myös tuleville sukupolville. (Kestävän kehityksen tavoitteet 2020.) Länsimaalaisten yhteiskuntien kehittyessä yhä rikkaammiksi, on myös ympäristön kehittämisen merkitys kasvanut. Ympäristöongelmat koskettavat ihan eri tavalla, kun ne kohdistuvatkin omaan elinympäristöön. Lisäksi yhä kehittyneempi koulutusjärjestelmä on saanut ihmiset yhä tietoisemmiksi ja kiinnostuneemmiksi ympäristöpolitiikasta ja lainsäädännön vaikutuksista. Hiljalleen myös omien vaikutusmahdollisuuksien ymmärtäminen on yhteiskunnissa kasvanut. (Roosa 2010, 84–85.)

Ympäristön saastuminen kertoo osaltaan myös tehottomasta resurssien käytöstä. Tuotantoprosessien kehittäminen ympäristöystävällisemmiksi hyödyttää sekä ympäristöä että taloutta. Globalisaation myötä kiristyvä markkinatilanne kannustaa innovaatioon yhä kestävämpiä ratkaisuja, joilla on mahdollista parantaa yrityksen kilpailukykyä. (Emas 2015.) Innovatiiviset, kestävät ratkaisut ovat myös taloudellisesti kannattavia, sillä tulokset näkyvät sekä tuotannon tehostumisessa että asiakasmäärissä. Asiakkaiden vertaillen eri tuottajia, yhä useampi valitsee kestävimmin tuotetun vaihtoehdon. (Bärlund & Perko 2013, 34.)

Kestävän kehityksen toteutuminen vaatii ennen kaikkea kulttuurista muutosta. Yksi suurimmista haasteista on kestävämmien kulutus- ja tuotantomallien muuttaminen. Yhteiskunnan rakenteet määrittelevät suunnan muutokselle, mutta muutos on myös

jokaisen yksilön vastuulla. Muutosvoima perustuu pieniin arjen valintoihin, joista yhdessä syntyy suurempi kokonaisuus. (Salonen 2010, 3.) Yleisesti kaiken kehityksen päämääränä on hyvinvointi. Hyvinvoinnista käytetään myös muita käsitteitä, joita ovat muun muassa elämänlaatu, tyytyväisyys sekä onnellisuus. Myös kestäväällä kehityksellä pyritään lisäämään ihmisten kokonaisvaltaista hyvinvointia. Muutoksen perustana on ihmisten aktiivinen ja vapaa osallistuminen. (Salonen 2010, 11–12.) Toimiakseen kestävästi, on ihmisten vaalittava ympäristön hyvinvointia. Toiminnan on oltava myös taloudellisesti järkevää. Kun vielä samaan aikaan pidämme huolta toisistamme ja kohtelemme ihmisiä tasavertaisesti, ovat lähtökohdat kestäväälle kehitykselle valmiit. (Thiele 2016, 199.)

Koronakriisistä huolimatta ekologisen jälleenrakentamisen merkitys ei ole kadonnut mihinkään, oikeastaan päinvastoin. Nyt on mahdollista luoda hyvä pohja kestävämmälle yhteiskunnalle, kun muutoksia on tehtävä joka tapauksessa. Käynnissä oleva kriisi on osoittanut, miten nopeasti pystymme halutessamme toimimaan. Huomauttamatta ja pakotettuina teemme jatkuvasti ekotekoja muun muassa lentoliikenteen pysähdyttyä lähes kokonaan. Tilanne on johtanut lukuisiin positiivisiin ympäristövaikutuksiin kuten päästöjen vähenemiseen. Moni on varmasti huomannut muutokset myös ilman puhtaudessa sekä kaupunkien ruuhkattomuudessa erityisesti saastuneimmissa kaupungeissa ympäri maailman. Nähtäväksi jää, miten nämä oivallukset tulevat näkymään ihmisten arvomaailmassa ja käyttäytymisessä koronakriisin jälkeen. (Hieta-niemi & Poussa 2020.) Ekologisen jälleenrakennuksen kiireellisyys näkyi myös Sitran Megatrendit 2020 -tutkimuksessa, jossa listattiin viisi merkittävintä tulevaisuuteen vaikuttavaa tekijää. Kaikissa megatrendeissa korostui ympäristönäkökulma – ilmastonmuutokseen, luonnon monimuotoisuuteen, resurssien saatavuuteen sekä kasvavaan jäteongelmaan liittyvät haasteet. (Dufva 2020,13.)

### 3 Vastuullinen kuluttaminen

Vastuullinen kuluttaminen on laaja käsite, joka yhdistetään sekä ympäristövastuulliseen että eettiseen ja poliittiseen kuluttamiseen. Kaikki edellä mainitut linkittyvät vahvasti toisiinsa ja käsitteet sekoittuvat vastuullisuuteen liittyvissä keskusteluissa. Usein eettinen kuluttaminen on myös ympäristövastuullista ja poliittista kuluttamista. Ympäristövastuullisesta kuluttamisesta puhutaan myös kestävästä kuluttamisena, jossa päätöksentekoa ohjaa kulutuksen ympäristövaikutukset. Yhä useammin päätöksentekoon vaikuttaa myös kuluttamisen sosiaaliset, kulttuuriset sekä taloudelliset vaikutukset. (Haanpää 2009, 69.) Vihreää kuluttajaa kuvaillaan muun muassa järkeväksi ekokuluttajaksi ja moraaliseksi toimijaksi, joka kantaa vastuuta ympäristön tilasta ja sitä kautta tulevista sukupolvista. Ekologisesti vastuullista kuluttamista pidetään hyveenä sekä järkevänä osana kotitalouden hoitoa. (Moisander 2004, 291.) Viime vuosina kiinnostus vastuullisempiin valintoihin on kasvanut ja vastuullisuudesta on tullut jopa trendikästä. Toisinaan vastuullisuus tarkoittaa myös omista mukavuuksista luopumista. Tilalle saadaan puhtaampi omatunto, minkä lisäksi vastuullisuus mahdollistaa myös puhtaamman elinympäristön. (Dedolli-Yasa 2019, 13–14.)

Syyt vastuullisen kuluttamisen taustalla voivat olla hyvin monenlaisia. Yksi yhteinen tekijä kuitenkin yhdistää kaikkia eettisiä ja ympäristövastuullisia kuluttajia – he eivät kannu huolta vain itsestään, vaan myös siitä, miten kulutuspäätökset vaikuttavat heitä ympäröivään maailmaan. (Harrison, Newholm & Shaw 2005, 2.) Ympäristöystävällisten ostovalintojen lisäksi vastuullinen kuluttaminen ilmenee kulutuksen vähentämisenä sekä tiettyjen tuotteiden ja yritysten boikotointina (Carrigan & de Pelsmacker 2009, 674). Muita eettisen kuluttamisen keinoja ovat muun muassa haitallisen kulutuksen kompensoiminen sekä haitan pienentäminen toisen tuotteen avulla. Motivaatiotekijöitä on lukuisia. Se, miten vastuullinen kuluttaminen kullekin näyttäytyy, kumpuaa pitkälti kuluttajan omasta arvomaailmasta. Myös sosiaalinen paine ohjaa osaltaan kulutuksen suuntaa. Pohjimmiltaan ihmiset haluavat toimia arvojensa mukaisesti ja niiden pohjalta ihmiset tekevät tietoisia päätöksiä. Willman-livarisen mukaan eettisyys on aina valinta, joka kertoo eettisen motiivin ensisijaisuudesta. (Willman-livarinen 2012.)



Nykyisiin kulutustottumuksiin liittyy lukuisia paradokseja. Vaikka vastuullisuuden merkitys on kasvanut, on kulutuksen määrä samaan aikaan lisääntynyt. Ajatukset ja käyttäytyminen tuntuvat olevan ristiriidassa keskenään. Suomessa viime vuosina kasvanut hyvinvointi sekä mahdollisuuksien lisääntyminen heijastuvat suomalaisten kulutuskäyttäytymiseen. Kulutusta pidetään yhtenä vapauden symbolina, joka yhdistetään myös onnellisuuteen. Valinnat tuovat vapautta, mutta myös vastuuta. Tässä paradoksaalisessa tilanteessa, missä valinnanmahdollisuudet ovat kasvaneet, vastuu helposti unohtuu. (Haanpää 2009, 66–67.) On myös muistettava, että aina ei ole mahdollista tehdä vastuullisia valintoja. Arkielämässä kuluttajat kohtaavat lukuisia toimintamahdollisuuksia rajoittavia tekijöitä, jotka vähentävät kuluttajien valinnanvapautta ja osaltaan vaikeuttavat vastuullisen kulutuskäyttäytymisen omaksumista. (Moisander 2004, 298.)

Kulutusvalintoihin liittyvistä resurssitekijöistä oleellisimpia ovat aika, tieto ja käytettävissä oleva raha. Vanha sanonta ”aika on rahaa” pätee hyvin nyky-yhteiskuntaan, jossa arki on usein kiireistä ja päätöksiä on tehtävä nopeasti. Näin ollen myös valmiudet toimia vastuullisesti vaihtelevat paljon ajankohdasta ja tilanteesta riippuen. (Ilmonen 2007, 243–244.) Myös valinnanmahdollisuudet vaikuttavat merkittävästi ihmisten kulutuskäyttäytymiseen. Se mitä on tarjolla ja mihin kannustetaan, sitä myös ostetaan. Lainsäädännöllisen ohjauksen lisäksi kestäviä valintoja tulisi tukea myös taloudellisilla ohjausvälineillä. Taloudellisilla ohjausvälineillä on mahdollista suunnata kulutusta vähemmän ympäristöä kuormittavaan suuntaan sekä edistää kestävien kulutustottumuksien omaksumista. Käytännössä tämä näkyy muun muassa verotuksessa. (Valtioneuvoston kanslia 2006, 25–26.)

Kestäviin valintoihin kannustaminen vaatii lisäksi tiedon ja opetuksen lisäämistä. Kestäviä valintoja on yksinkertaisesti mahdotonta tehdä, mikäli kuluttamisen ympäristövaikutuksista ei ole riittävästi tietoa. Päätöksen tueksi tulisi olla saatavilla nopeaa ja ajantasaista tietoa esimerkiksi lentomatkan ympäristövaikutuksista. Kuluttaja voi edelleen valita saastuttavimman vaihtoehdon, mutta tällöin kyse on tietoisesta valinnasta.

Tieto on usein edelleen vaikeasti saavutettavissa ja tähän ongelmaan haetaan ratkaisua muun muassa Kuluttajapoliittisen ohjelman avulla. Ohjelman tarkoituksena on lisätä kuluttajille suunnattua tiedottamista ja viestintää. (Cronberg 2008, 136–138.) Myös Arto Salosen tutkimus osoittaa, että tiedon puute on edelleen yksi merkittävimmistä esteistä kestäväälle kulutukselle. Kaikista sisäisistä kestävä kehityksen esteistä tämän osuus oli 17 prosenttia. Toinen tutkimuksessa korostunut este oli kiire. Tähän liittyen 8 prosenttia vastaajista piti kestävä kehitystä edistäviä valintoja työläinä. Etenkin kiireessä valitaan usein helpoin vaihtoehto. Ulkoisista kestävä kehityksen esteistä ylivoimaisesti merkittävämmäksi nousi kestävien valintojen korkeat kustannukset. (Salonen 2010, 245–246.)

### 3.1 Kulutuskäyttäytyminen

Ihmisten kulutuskäyttäytymistä on vuosien aikana tutkittu paljon. Jotta yritys pystyisi vastaamaan kuluttajien tarpeisiin ja toiveisiin mahdollisimman tarkasti, on kuluttajien ostokäyttäytyminen tunnettava hyvin. Kulutuskäyttäytyminen kertoo yrityksille muun muassa millä perusteilla ostoksia tehdään, mistä ja miten ostetaan. Käytännössä kulutuskäyttäytyminen näkyy valintoina sekä erilaisina tapoina ja tottumuksina, jotka toistuvat ostamisessa. (Bergström & Leppänen 2015, 3.1.) Kulutuskäyttäytyminen koostuu kuluttamiseen liittyvistä ajatuksista ja tuntemuksista sekä konkreettisista toiminnoista, joita kulutusprosessiin liittyy. Kulutuskäyttäytyminen sisältää myös päätökseen vaikuttavat ympäristötekijät. Kaiken kaikkiaan kulutuskäyttäytyminen on laaja ja monipuolinen kokonaisuus, jota kuvaillaan muun muassa dynaamiseksi ja vuorovaikutteiseksi prosessiksi. Dynaamisuus kuvastaa käyttäytymisen muuttumista. Tähän vaikuttaa muun muassa teknologisen ympäristön jatkuva kehittyminen. Vuorovaikutteiseksi toiminnan tekee muun muassa ympäristön vaikutus päätöksentekoon. (Puusa, Reijonen, Juuti & Laukkanen 2014, 6.1.1.) Kestävyyteen liittyvät huolenaiheet ovat monimutkaiset jo ennestään moniulotteista kulutuskäyttäytymistä (Wells, Ponting & Peattie 2010, 2).

Kulutuskäyttäytymiseen vaikuttavat lukuisat sekä ulkoiset että sisäiset tekijät, joiden vuoksi käyttäytyminen muuttuu jatkuvasti. Ulkoisilla tekijöillä, kuten yritysten markkinoinnilla ja yhteiskunnassa vallitsevalla taloustilanteella on suuri vaikutus kuluttajien käytökseen. Kuluttajien ostokyky ei ole rajaton ja se on vahvasti riippuvainen hinnoittelusta. Hintojen noustessa, ostoja harkitaan entistä tarkemmin. Toisaalta myös käytettävissä oleva aika vaikuttaa merkittävästi ihmisten ostokykyyn. Mikäli aikaa ei yksinkertaisesti ole, samasta tuotteesta tai palvelusta ollaan valmiita maksamaan enemmän. (Bergström & Leppänen 2015, 3.1.) Tämä näkyy selvästi esimerkiksi lentolippujen hinnoittelussa. Mitä lähempänä lähtöpäivää lentolipun ostaa, sitä korkeammaksi hinta usein nousee. Lähtöpäivänä ostetut lentoliput ovat useimmissa tapauksissa kalleimpia. Expedia ja ARCin raportin mukaan myös varauksen viikonpäivällä on vaikutusta lipun hintaan. Mikäli lyhyellä varoitusajalla on kuitenkin pakko matkustaa, lipun hinta harvoin vaikuttaa ostopäätökseen. (New heights for air travel 2016.)

Kulutuskäyttäytymiseen vaikuttavia sisäisiä tekijöitä ovat kuluttajan henkilökohtaiset ominaisuudet, ostomotiivit sekä asenteet. (Puusa, Reijonen, Juuti & Laukkanen 2014, 6.1.1). Niin kutsuttuihin demografisiin tekijöihin kuuluvat muun muassa ikä, sukupuoli, perhetilanne, asumismuoto sekä asuinpaikka. Myös ammatti ja varallisuus kuuluvat demografisiin tekijöihin. Nämä väestötekijät selittävät kuitenkin vain osin ihmisten ostokäyttäytymistä. Yhteiskunnassa vallitsevalla kulttuurilla sekä sosiaalisilla tekijöillä on vähintään yhtä suuri vaikutus ihmisten kulutuskäyttäytymiseen. Perheen lisäksi muiden sosiaalisten yhteisöjen merkitys ostopäätökseen on kasvanut. (Bergström & Leppänen 2015, 3.1.) Sosiaalisessa mediassa kuluttajat vaikuttavat toistensa mielipiteisiin ja kokemuksiin, mikä on vähentänyt myös mainonnan merkitystä. Sosiaalisen median vaikutus kulutuskäyttäytymiseen on noussut yhä merkittävämmäksi, kuluttajien luottaessa ostopäätöksissään yhä enemmän toistensa mielipiteisiin. Samalla myös ostaminen on siirtynyt yhä enemmän verkkoon. (Kotler, Kartajaya & Setiawan 2011, luku 1.)

Tutkimalla kulutuskäyttäytymistä saadaan merkittävää tietoa kuluttajien elämästä ja arvomaailmasta. Ihmisen maailmankuvaan kuuluvat asenteet ja arvot, niin kutsutut psykologiset tekijät ohjaavat pitkälti ihmisten käyttäytymistä. Arvot koetaan tärkeiksi

ja päätöksiä tehdään yhä enemmän arvoperusteisesti. Samoja itselle tärkeitä arvoja pyritään löytämään myös yritysten arvomaailmasta. (Bergström & Leppänen 2015, 3.1.) Sitran tutkimuksen (2019) mukaan suomalaiset ovat kuluttajina hyvin erilaisia. Toisten päätöksentekoa motivoivat ekologisuus ja ympäristönäkökulma, kun taas toiset tekevät päätöksensä puhtaasti nautinnollisista syistä. On myös huomioitavaa, että kulutuskäyttäytyminen ei perustu rationaaliseen prosessiin. Päätöksenteko on monimutkainen, osin tiedostamaton prosessi, johon vaikuttavat lukuisat eri pienet sekä sisäiset että ulkoiset tekijät. Yksi yhteinen tekijä kaikkeen kuluttamiseen kuitenkin liittyy - pyrkimys onnellisuuteen ja hyvään elämään. Se, mitä se kullekin tarkoittaa, ilmenee monin eri tavoin. Sitran tutkimus osoittaa, ettei fiksu kuluttaminen edelleenkään ole suomalaisten suurin motivaattori. (Huumo, Kaitosalmi, Tuomisto, Kavenius & Tikkanen 2019, 6.)

Kuten aikaisemmin todettiin, ympäristöllä ja yhteiskunnassa vallitsevalla taloustilanteella on merkittävä vaikutus ihmisten kulutuskäyttäytymiseen. Tällä hetkellä elämme monella tapaa poikkeuksellisia aikoja koronaviruksen aiheuttamien rajoitustoimien myötä. Rajoitustoimet alkoivat Suomessa maaliskuussa 2020 koronavirustartuntojen lisääntyneenä nopeasti. Rajoitustoimista johtuen Suomen talous lähti keväällä jyrkkään laskuun eikä loppua ole näkyvissä. Tilanne on kuukausien aikana elänyt pienistä toivon pilkahduksista uusiin pettymyksiin. Totuus on, että kukaan ei tällä hetkellä pysty arvioimaan, kuinka kauan pandemia jatkuu ja millaisia sekä väliaikaisia että pysyviä vaikutuksia sillä tulee tulevaisuuteemme olemaan. Huoli taloudellisesta toimeentulosta sekä jatkuva epävarmuus ovat muuttaneet merkittävästi suomalaisten kulutuskäyttäytymistä. Epävarmassa tilanteessa kaikessa mahdollisesta pyritään nyt säästämään. (Wilska, Nyrhinen, Tuominen, Silinskas & Rantala 2020, 13–14.)

Jyväskylän yliopiston tutkimusryhmä keräsi keväällä 2020 tietoa koronaviruksen vaikutuksista suomalaisten kulutuskäyttäytymiseen, taloudelliseen toimintaan sekä hyvinvointiin. Tutkimus toteutettiin osana DigiConsumers -tutkimushanketta. Tutkimuksen mukaan koronakriisi oli jo keväällä lisännyt ihmisten eriarvoisuutta ja kriisin syvennyksessä tämän uskottiin korostuvan entisestään. Vastauksissa näkyi tuloerojen vaikutus

huolen määrään. Tutkimusraportin viimeinen lause kiteyttää vallitsevan tilanteen epä-reiluuden: ”Kuluttajina ja taloudellisina toimijoina me emme ole kriisissä samassa veneessä, ainoastaan samassa myrkyssä hyvin erilaisin kulkupelein varustettuina”. Nähtäväksi jää, miten tästä kriisistä noudetaan ja millaisen pysyvän jäljen koronakriisi tulee käyttäytymiseemme jättämään. (Wilska ym. 2020, 67–68.)

### 3.2 Ekologiset arvot

Asenteista ja arvoista puhutaan usein samassa yhteydessä ja asenteiden tavoin myös arvot ovat opittuja toimintavalmiuksia. Suurin erottava tekijä asenteiden ja arvojen välillä on pysyvyys. Arvot eivät suoraan kohdistu tiettyyn tilanteeseen, vaan ne ovat yleisempiä ja pysyvämpiä elämää ohjaavia periaatteita, jotka muuttuvat hitaasti. Arvot ovat myös aina kulttuurisesti hyväksytyjä ja näin ollen positiivisia periaatteita. Puohiniemi kuvaa arvojen ja asenteiden välistä suhdetta seuraavasti: ”arvot ovat tärkeitä toimintaa suuntaavia voimia ja asenteet käytännön valintoja ohjaavia liikennevaloja”. Käytännössä ympäristöarvojen tärkeys voi näkyä esimerkiksi kierrättämisenä tai ympäristöystävällisinä polttoainevalintoina. (Puohiniemi 2011, 32.) Viime kädessä arvot ohjaavat meitä tekemään päätöksiä, kun mieltymyksemme ovat ristiriidassa keskenään (Dietz, Fitzgerald & Shwom 2005). Vaikka arvot ovatkin melko pysyviä, voivat ne muuttua ihmisen iän ja elämäkokemuksen myötä. Tähän vaikuttaa myös ihmisen sosiaalinen ympäristö ja vuorovaikutussuhteet. (Helkama 2015, 8.) Väestötasolla arvojen muutos on kuitenkin hidasta ja toteutuakseen se vaatii usein kokonaisen sukupolven vaihtumisen (Puohiniemi 2011, 31).

Etenkin viime vuosien aikana ihmisten arvomaailma on mennyt vihreämpään suuntaan ja ekologiset arvot ovat nousseet yhä tärkeämmiksi. Tämä on näkynyt maailmanlaajuisesti muun muassa eettisten ja ympäristöystävällisten tuotteiden kysynnässä. (Carrigan & de Pelsmacker 2009, 675.) Pohjimmiltaan ihmiset, joille luonto ja ihmisten hyvinvointi merkitsevät paljon, ovat entistä huolestuneempia myös ympäristökysymyksistä. Ympäristöasenteiden muuttuminen selittää ainakin osittain vihreän ostokäyttämisen lisääntymistä. Kuluttajat, jotka kokevat ympäristöarvot tärkeiksi, ovat myös valmiimpia ostamaan ekologisesti tuotettuja tuotteita. (Yeonshin 2011,83.)

Globaalissa vertailussa Suomi sijoittuu heittämällä maailman ympäristöystävällisimpiin maihin. Asennetutkimuksissa suomalaiset kuvailevat usein itseään ympäristömyönteisiksi ja ovat valmiita tekemään asioita toisin ja jopa luopumaan jostakin ympäristön vuoksi. (Puohiniemi 2011, 31.) Myös Kansan arvot -tutkimus (2018) osoittaa, että suomalaisten huoli ympäristön tilasta on vuosi vuodelta kasvanut. Arto Salosen tutkimuksen mukaan huoli ei kuitenkaan ole suoraan heijastunut kulutuksen vähentämiseen. Kestävään kehitykseen liittyviä tavoitteita pidetään tärkeinä, mutta oma toiminta on siitä huolimatta passiivista. Asenteet muun muassa ilmastonmuutoksen torjumista kohtaan ovat myönteiset, mutta käytännössä monet muut asiat kiilaavat tärkeydessä tämän edelle. (Salonen 2010, 236–237.) Lopullisessa päätöksessä oma etu menee helposti yhteisen edun edelle (Yeonshin 2011,83).

Toisaalta myös kuluttajien ympäristöasenteiden ja käyttäytymisen määrittäminen on osoittautunut vaikeaksi. Aikaisemmista tutkimuksista huolimatta vihreiden kuluttajien identiteetistä ja luonteesta ei ole juurikaan yksimielisyyttä. Myös vihreiden kuluttajien käyttäytymisen ymmärtäminen ja ennustaminen ovat osoittautuneet haastaviksi. Vaikka huoli ympäristöstä tuntuu olevan yleistä, ovat ympäristöä koskevat asenteet edelleen hyvin vaihtelevia. (Haytko & Matulich 2008, 2.) Suhteellisen yleisen, ympäristöystävällisen käyttäytymismallin löytäminen on epätavallista. Vastuullisuus merkitsee ihmisille eri asioita, mistä syystä myös vastuullinen käyttäytyminen ilmenee monin eri tavoin. Tulkinnoissa on huomioitava myös käyttäytymiseen vaikuttavat paikalliset eroavaisuudet. (Wells, Ponting & Peattie 2010, 3.)

Aikaisemmat tutkimukset ovat osoittaneet, miten samankaltaisissa tilanteissa yksilön valinnat voivat olla hyvin erilaisia. Tutkimuksissa on pyritty selvittämään muun muassa, miten yhteiskunnassa ja ympäristössä tapahtuneet muutokset heijastuvat kulkuskäyttäytymiseen. Vaikka ympäristötietoisuuden kasvun voisi kuvitella näkyvän vastuullisena kuluttamisena, tutkimustiedot osoittavat toisin. Arvot ja asenteet eivät siis suoraan ohjaa ihmisiä vastuullisempiin kulutusvalintoihin. (Haanpää 2009, 70–71.) Willman-livarisen (2012) mukaan ristiriitaa asenteiden ja kulkuskäyttäytymisen välillä on mahdollista selittää lukuisilla eri teorioilla. Jo pelkästään eettisiä motiiveja on useita

ja osittain nämä motiivit ovat ristiriidassa keskenään. Myös ihmisten käsitykset eettisestä kuluttamisesta saattavat olla hyvin vaihtelevia. (Willman-livarinen 2012.) Ympäristönsuojelua myös pidetään sosiaalisesti hyväksyttynä normina, mikä osittain selittää positiivisia tuloksia asenteissa ja arvoissa (Koskela 2008, 11).

Kuluttajatutkimuskeskuksen teettämässä paneelitutkimuksessa tutkittiin samojen ihmisten kulutustottumuksia ja niihin vaikuttavia tekijöitä viiden vuoden ajan. Tutkimustuloksista käy ilmi, että ihmisten kulutusasenteet eivät mittausajanjaksolla juurikaan muuttuneet. Kiinnostus vastuullisuutta kohtaan ei ollut kasvanut, vaikka ympäristö- vastuullisuuden uutisointi oli vuosien aikana merkittävästi lisääntynyt. (Haanpää 2009, 79–80.) Myös Pantzarin (2008) mukaan sekä ajankäyttötutkimus että arvotutkimus ovat osoittaneet, että muutokset ihmisten kulutuskäyttäytymisessä tapahtuvat hyvin hitaasti. Pantzarin mukaan tämä kertoo kulutusyhteiskunnan muutoshaluttomuudesta. Etenkin tutuista arkisista valinnoista halutaan pitää kiinni. (Pantzar 2008, 159.)

Vastuullisuuden sijaan kuluttajat arvostavat kiireettömyyttä, yksilöllistä palvelua sekä laatua. Länsimaisen kulutusyhteiskunnan arvot - yksilöllisyys ja helppous näkyvät suomalaisten kulutuskäyttäytymisessä. (Haanpää 2009, 80.) Samaan aikaan kun monien varallisuus on kasvanut, ovat myös ihmisten tuloerot kasvaneet. Vastuullisuuden maksaessa, on selvää, että tuloerot näkyvät myös kulutuskäyttäytymisessä. Vaatimattomuudesta ja kierrätyksestä on tullut trendikästä, mutta samaan aikaan ekologisuudesta ja eettisyydestä ollaan valmiita maksamaan. Nyrhisen ja Wilskan mukaan vastuullinen kuluttaminen yhdistetään myös luksukseen, mikä luonnollisesti linkittyy korkeaan hintaan. Tutkimustiedon valossa on selvää, että materialistisen kuluttamisen rinnalle on nousemassa vastuullinen kuluttaminen, jonka uskotaan tulevaisuudessa näkyvän yhä enemmän etenkin nuorten asenteissa ja arvoissa. (Nyrhinen & Wilska 2012, 37–38.)

Aikaisemmat tutkimukset ovat osoittaneet, että naiset ovat ympäristöasenteiltaan miehiä positiivisempia. Tutkimusten mukaan naiset ovat myös keskimääräistä huoles-

tuneempia ympäristön tilasta, mikä näkyy naisten aktiivisempänä toimintana ympäristönsuojelun puolesta. (Koskela 2008, 10; Booi Chen & Teck Chai 2010, 30; Wells, Pongting & Peattie 2010, 27.) Sama sukupuolijakauma on havaittavissa myös nuorten asenteissa (Autio & Wilska 2003, 10). Tämä käy ilmi muun muassa Sitran tuoreimmasta Resurssiviisas kansalainen -tutkimuksesta, joka toteutettiin toukokuussa 2019. Tutkimuksessa kartoitettiin suomalaisten asenteita ja tekoja liittyen kestäväan kulutukseen. (Hyry 2019, 4.) Tutkimustuloksissa näkyi kasvava huoli ilmastonmuutoksesta, mikä heijastui myös kulutuskäyttäytymiseen. Tutkimuksen mukaan yli puolet suomalaisista oli erittäin huolissaan ilmastonmuutoksen vaikutuksista ja noin kolmannes oli muuttanut muun muassa liikkumistaan ja ruokailutottumuksiaan hillitäkseen ilmastonmuutoksen etenemistä. Yhä useampi otti huomioon ympäristönäkökulman myös lomamatkojen suunnittelussa. (Hyry 2019, 29.) Myös Suomen matkailun toimialaraportissa (2019) näkyi kasvavan ympäristötietoisuuden vaikutus tulevaisuuden matkailuun. Yhä useammat odottavat ympäristön huomioimista kaikessa matkailutoiminnassa ja ekomatkailun ennustetaan tulevaisuudessa kasvavan merkittävästi. Ympäristöön liittyvien arvojen vahvistumisen uskotaan näkyvän etenkin lähimatkailun suosiossa. (Jänkälä 2019, 47.)

Suomalaiset uskovat etenkin kulutukseen, liikkumiseen ja asumiseen liittyvillä valinnoilla olevan vaikutusta ilmastonmuutoksen hillinnässä. Usko omiin vaikutusmahdollisuuksiin jakoi kuitenkin mielipiteitä. Jopa joka neljäs vastaajista uskoi, ettei omilla teoillaan pysty vaikuttamaan ilmastonmuutoksen etenemiseen. Lentoliikenteeseen liittyen noin puolet Sitran kyselyyn vastanneista oli matkustanut lentokoneella viimeisen 12 kuukauden aikana. Lentäminen yhdistettiin tutkimuksessa muun muassa hyvään taloudelliseen toimeentuloon, ammattiasemaan sekä osittain myös nuoreen ikään sekä kaupunkilaisuuteen. Noin kolmannes suomalaisista kertoi vähentäneensä lentämistä ympäristösyistä, mutta enemmistö oli asiasta eri mieltä. Lisäksi peräti 43 prosenttia vastaajista oli sitä mieltä, ette ei valitsisi ympäristöystävällistä liikkumismuotoa, mikäli se maksaisi enemmän. Kyselyyn osallistuneista viidennes kertoi kompensoivansa lentomatkustamisesta aiheutuvat päästöt. (Hyry 2019, 13–14, 53, 69.)



EVA:n arvo- ja asennetutkimuksen (2019) tulokset suomalaisten ympäristöasenteista olivat samansuuntaisia. EVA:n tutkimuksen mukaan vuonna 2019 enemmistö (55 %) suomalaisista oli valmiita tinkimään elintasostaan ympäristön vuoksi. Kymmenen vuotta aikaisemmin määrä oli kuitenkin vieläkin suurempi (67 %). Tutkimuksen mukaan suomalaiset ovat valmiita tekemään elämänmuutoksia, mutta odottavat myös muiden toimivan samalla tavalla. Eniten suomalaiset olisivat valmiita tinkimään henkilökohtaisista hyödykkeistä kuten vaatteista. EVA:n tutkimuksen mukaan 59 prosenttia suomalaisista olisi valmis hyvittämään lisämaksuilla lentomatkoista aiheutuvat päästöt, minkä lisäksi peräti 56 prosenttia suomalaisista olisi valmiita luopumaan lentämisestä kokonaan. (Metelinen 2019, 2–6.)

Kaiken kaikkiaan tulokset osoittavat, että suomalaisten asenteet ovat hiljalleen muuttumassa kestävämpään suuntaan. Muutos on edelleen hidasta, mutta jo kahden vuoden vertailujaksolla muutoksia oli tapahtunut. Yleisesti ottaen kestävien elämäntapojen noudattamista pidettiin tärkeänä. Sitran Kestävä arki -projektin johtajan Markus Terhon mukaan ”on tärkeää, että suomalaiset tiedostavat kulutusvalintojen merkityksen, sillä lähes 70 prosenttia kaikista ilmastopäästöistä syntyy kotitalouksien kulutuksesta”. Tutkimustuloksissa nuoret erottuivat edukseen ja vastauksissa nousi esiin kestävien elämäntapojen merkitys. Nuoret olivat selvästi muita valmiimpia muuttamaan elämäntyyliään ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. (Autere 2019.) Suomalaiset nuoret vaikuttavat olevan myös hyvin tietoisia ihmisen toiminnan vaikutuksista ilmaston lämpenemiseen. Huolestuttavasta tilanteesta huolimatta, nuorilla on vahva usko tulevaisuuteen ja maailmanlaajuisesti kestävien ratkaisujen löytymiseen. Nuorten asenteissa näkyy luottamus tieteen ja teknologian mahdollisuuksiin ratkaista ympäristöongelmat. Vaikka nuoret ovatkin hyvin tietoisia muun muassa kulutuksen vähentämisen merkityksestä ympäristölle, ei tämä kuitenkaan näy kaikkien toiminnassa. Aikaisempien tutkimuksien valossa on tyypillistä, että arvot ja käytännön toiminta etenkin vaikeissa valinnoissa aiheuttavat ristiriitaa myös nuorten keskuudessa. (Myllyniemi 2016, 81.)

Ristiriidoista huolimatta vihreä kuluttaminen on noussut yhdeksi suomalaisen yhteiskunnan kulutussuunnista. Puheet vihreistä kulutusvalinnoista ovat arkipäiväistyneet ja

aihe nousee toistuvasti esiin myös yhteiskunnallisessa keskustelussa. Vaikka aihe on äärimmäisen ajankohtainen, yhtenevä näkemys siitä, mitä kestävillä kulutusvalinnoilla tarkoitetaan, tuntuu puuttuvan edelleen. Erilaiset motiivit ohjaavat kuluttajia kestäviin valintoihin ja yhtä oikeaa tapaa toimia ympäristövastuullisesti on vaikeaa määritellä. Näkökulmia aiheeseen kuitenkin riittää ja on tärkeää, että aiheesta keskustellaan. Keskustelu on selvästi tuottanut tulosta ja vaikuttanut tietoisuuden lisääntymiseen. (Autio & Wilska 2003, 5.)

Vallitsevaan ilmastokriisiin liittyy edelleen lukuisia jännitteitä, jotka ovat varmasti kasvaneet yhdessä tietoisuuden kanssa. Samaan aikaan kun yhä useammat muuttavat elintapojaan kestävämmiksi, ovat skeptisyys ja vähättely ympäristön muutoksia kohtaan lisääntyneet. Vaikka määrällisesti mitattuna Suomi onkin edelleen pieni tekijä ilmastopäästöissä, on yksilön vaikutus merkittävä. Vauraana teollismaana päästöt ovat suhteessa suuret, mikä lisää myös vastuun määrää. Pienen maan päästöjä vähätellään herkästi eikä omilla toimilla uskota olevan vaikutusta. (Dufva 2020,18.) Hietaniemi ja Poussa (2020) pitävät todennäköisenä, että koronavirus tulee entisestään voimistamaan jännitettä ympäristötietoisuuden ja tekojen välillä. Keskittymisen kohdistuessa akuuttiin koronakriisiin ja sen aiheuttamiin talousongelmiin, jää ympäristökriisi väistämättä vähemmälle huomiolle. (Hietaniemi & Poussa 2020.) Kansainvälinen kyselytutkimus kuitenkin osoittaa, että huoli ilmastonmuutoksesta ei ole unohtunut. Ipsosin tutkimuksen mukaan 71 prosenttia maailman väestöstä pitää ilmastonmuutosta yhtä vakavana kriisinä kuin koronavirusta. (Beaver 2020.) Nämä kriisit eivät missään nimessä poissulje toisiaan. Koronaviruksen myötä maailma on muuttunut, mikä voidaan nähdä myös mahdollisuutena rakentaa kestävämpää tulevaisuutta.

## 4 Lentoliikenne

Tässä osiossa käsitellään lyhyesti lentoliikenteen historiaa sekä toimialan kehitystä. Vuonna 2019 ennen koronapandemian leviämistä, lentoliikenteen tulevaisuus näytti vielä täysin erilaiselta. Lyhyessä ajassa tulevaisuuden ennusteet alan kehityksestä ovat menneet täysin uusiksi ja erilaisia skenaarioita lentoliikenteen elpymisestä on lukuisia. Tästä syystä lentoliikenteen tulevaisuutta käsitellään sekä aikaisempien että nykyisten tietojen valossa. Lentoliikenteen ympäristövaikutukset ovat edelleen ajankohtainen puheenaihe, eikä ilmastotekojen merkitys ole koronapandemiasta huolimatta hävinnyt mihinkään. Tässä osiossa lentoliikennettä käsitellään osittain Finnairin näkökulmasta. Apuna on käytetty muun muassa Finnairin vuosikertomusta 2019 sekä tuoreinta vastuullisuusstrategiaa. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat suomalaiset lentomatkustajat, joten myös lentoliikennettä on luontevaa käsitellä suomalaisen lentoyhtiön näkökulmasta.

### 4.1 Lentoliikenteen kehitys

Maailman ensimmäinen kaupallinen lento lennettiin Yhdysvalloissa 1913, mutta varsinainen lentoyhtiöiden kulta-aika alkoi 1920-luvulla. 1920–1930-luvuilla perustettiin suurin osa maailman vanhimmista lentoyhtiöistä, joista osa on edelleen toiminnassa. Vanhin yhä toiminnassa oleva lentoyhtiö on Alankomaiden kansallinen lentoyhtiö KLM, joka perustettiin vuonna 1919. Vuonna 1923 perustettu suomalainen Finnair, on tällä hetkellä maailman kuudenneksi vanhin yhä toiminnassa oleva lentoyhtiö. (Chepkemoi 2019.) Lentoliikenteen noin satavuotisen historian aikana, ala on muuttunut ja kehittynyt valtavasti. Tie nykypäivän kaupalliseen lentoliikenteeseen on ollut suhteellisen lyhyt, mutta sitäkin vaiherikkaampi.

Lentoliikenneala on äärimmäisen säädeltyä, mikä on historian aikana osaltaan vaikuttanut lentoliikenteen kehittymiseen. Lukuisten kansallisten ja kansainvälisten lakien lisäksi tyypillistä alalle ovat eri maiden väliset sopimukset muun muassa ilmatilan käytöstä. Suurin muutos Euroopan lentoliikenteessä tapahtui vasta vuonna 1997, jolloin Euroopan sisäinen lentoliikenne vapautettiin kaikille EU-alueen toimijoille. Muutos

mahdollisti nykymuotoisen yhtenäisen markkina-alueen syntymisen EU:n sisälle, missä jokaisella eurooppalaisella lentoyhtiöllä on oikeus lentää maiden välisiä ja sisäisiä lentoja. Seuraava merkittävä muutos tapahtui kymmenen vuotta myöhemmin vuonna 2007, kun EU:n ja Yhdysvaltojen välillä allekirjoitettiin Open Aviation Agreement (OAA). Avoin lentoliikenne sopimus mahdollistaa vapaan lentoliikenteen EU-maiden ja Yhdysvaltojen välillä. (Oum, Zhang & Fu 2010, 372.)

Maiden väliset sopimukset ovat osaltaan mahdollistaneet lentoliikenteen kasvun. Samalla säännösten purkaminen on tehnyt markkinatilanteesta mielenkiintoisen. Kilpailu alalla on kiristynyt ja strateginen suunnittelu sekä reittivalinnat ovat nousseet yhä tärkeämpään rooliin. Lentokoneiden ollessa eri yhtiöillä suhteellisen samanlaisia, on reittiverkostolla mahdollista erottua. (Oum ym. 2010, 385.) Kaupan vapautumisesta huolimatta, ala on edelleen tarkoin säädeltyä. Suomessa lentoliikenteen säädöksistä vastaa liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, EU-tasolla EASA ja maailmanlaajuisesti kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ICAO. Lisäksi eri maiden omat lait vaikuttavat osaltaan lentoliikenteen toimintaan. (Suomen ilmailun turvallisuusohjelma 2018, 6.)

Lentoliikenne on taloudellisesti merkittävä toimiala ja Suomessa se työllistää suoraan tai välillisesti noin 100 000 ihmistä. 3,2 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta tulee suoraan lentoliikenteestä, minkä lisäksi ilmailuala maksaa valtion kassaan vuosittain noin 2,5 miljardia euroa veroina. Globaalisti linkittynyt toimiala vaatii lukuisten eri toimijoiden saumatonta yhteispeliä. Pelkästään Suomen lentoasemilla toimii yli 1500 yritystä ja maailmanlaajuisesti yrityksiä on kymmeniä tuhansia. Lentohenkilökunnan lisäksi, osaajia tarvitaan muun muassa lähtöselvitykseen, rahdin lastaukseen ja purkuun sekä tankkaukseen. Vastuu maahuolinnan toiminnasta on lentoyhtiöillä, mutta käytännössä näitä tehtäviä hoitavat lukuisat eri alihankkijat. Toimialaan liitetään myös lentoaseman erilaiset palvelut sekä Rajavartiolaitos ja Tulli, jotka mahdollistavat lentoliikenteen turvallisen operoinnin. (Tietoa lentoliikenteestä 2020.)

Alana lentoliikenne on äärimmäisen suhdanneherkkä ja maailman tapahtumat vaikuttavat sekä suoraan että välillisesti lentoliikenteen toimintaan. Talouden nousu -ja laskusuhdanteet sekä sesonkivaihtelut näkyvät herkästi alan liikevaihdossa. Lisäksi oman haasteensa alan toimintaan tuo lentokoneiden pitkät toimitusajat, joiden vuoksi yhtiöiden on suunniteltava toimintaansa usein jopa kymmenen vuoden aikajänteellä. Pitkien toimitusaikojen välillä on vaikea arvioida, miten markkinaympäristö muuttuu. Alan kiristynyt kilpailutilanne yhdessä korkeiden kiinteiden kustannusten ja käyttöomaisuusinvestointien kanssa pakottaa lentoyhtiöt toiminnan optimointiin. Alalla menestyminen vaatii yhtiöiltä ketteryyttä ja muutosvalmiutta. Nopeasti muuttuvissa tilanteissa punnitaan yhtiön kyky sietää odottamattomia muutoksia. Ulkoisten tekijöiden kuten terrorismin, poliittisten konfliktien, luonnonkatastrofien tai maailmanlaajusten pandemioiden vaikutuksia on mahdotonta ennakoida etukäteen. (Toimintaympäristö 2018.) Nämä ulkopuoliset tekijät aiheuttavat kuitenkin vakavia ja nopeita muutoksia lentoliikennemääriin. Äkilliset lentojen peruutukset, matkustuskiellot sekä rajojen sulkemiset ovat lentoyhtiöille taloudellisesti merkittäviä takaiskuja. (Suau-Sanchez, Voltes-Dorta & Cuguero-Escofet 2020.)

## 4.2 Lentoliikenne ennen koronapandemiaa

Vuosi 2019 päättyi Finnairin osalta menestyksekkäästi. Uusien A350-lentokoneiden myötä yhtiön kapasiteetti kasvoi, mikä näkyi myös lentojen määrässä. Jo ennestään vahvojen Aasian kohteiden vuoroja lisättiin ja lisäksi yhtiö avasi uusia kohteita muun muassa Pekingin Daxingiin ja Sapporoon. Loppuvuodesta 2019 myös Helsinki-Vantaan lentoasema nousi Pohjoismaiden suurimmaksi mannertenvälisten matkustajien vaihtokentäksi. Finnairin tulevaisuuden strategia vuosille 2020–2025 julkaistiin marraskuussa 2019. Uuden strategian tavoitteeksi asetettiin kestävä ja kannattava kasvu. Vuosikertomuksessa 2019 Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner korosti yhtiön vastuullisuutta ja pyrkimystä päästöjen vähentämiseen. Yhtiö on vahvasti sitoutunut pitkän aikavälin hiilineutraaliuteen, mikä korostui myös uudessa strategiassa. (Vuosikertomus 2019, 3–5.) Ennen kaikkea vuosikertomuksesta huokui usko tulevaan ja odotukset vuoden 2020 osalta olivat korkealla. Kukaan ei vielä tässä vaiheessa osannut ennakoita, millaiseen syöksykierteeseen lentoliikenneala oli ajautumassa.

Ennen koronapandemian alkua lukuisat ennusteet julistivat, miten lentoliikenteen kasvulle ei näy loppua. Edes jatkuva keskustelu lentoliikenteen hiilidioksidipäästöistä ei näyttänyt hillinneen lentomatkustamista, päinvastoin. Vuonna 2018 kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA arvioi lentoliikenteen jopa kaksinkertaistuvan vuoteen 2037 mennessä. Kasvun uskottiin olevan jopa niin voimakasta, että lentoasemat ja lennonjohto eivät nykyisellään pystyisi hallitsemaan kysyntää. Samaan aikaan lentoliikenteen kasvu lisäsi jatkuvasti painetta toimia kestävämmällä tavalla. (IATA Forecast Predicts 8,2 billion Air Travelers in 2037, 2018.) Myös maailman matkailujärjestö UNWTO:n matkustajatilastot (2019) ennustivat matkailijoiden määrän jatkavan tasaista kasvuun. Lentoliikenteen kasvun ja sitä kautta parempien yhteyksien lisäksi, taloustilanne oli jo pitkään ollut matkailun kasvulle suotuisa. (International Tourism Results 2018 and Outlook 2019) Vastaavanlaisia ennusteita oli tehty myös lentokonevalmistaja Airbusin sekä kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n toimesta (Global Market Forecast 2019 & Global Air Navigation Plan 2016–2030).

### 4.3 Lentoliikenteen tulevaisuus

Keväällä 2020 toimiala kohtasi historiansa suurimman kriisin, kun koronapandemia pysäytti lentoliikenteen lähes kokonaan. Tämän myötä uusia ennusteita lentoliikenteen tulevaisuudesta on päivitetty useasti. Kevään ja syksyn 2020 välillä ennusteet ovat monesti muuttuneet ja tulevaisuuden ennustaminen on osoittautunut haastavaksi. Tässä vaiheessa on vielä mahdotonta tietää, millaiseksi lentoliikenneala tulee koronapandemian jälkeen asettumaan ja miten kauan pandemian sekä suorat että välilliset vaikutukset tulevat toimialaan heijastumaan. Tämän hetken ennusteiden mukaan paluu vuoden 2019 lentomääriin voisi olla mahdollista vuonna 2024. Kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n julkaiseman matkustajaennusteen mukaan lentoliikenteen elpyminen on ollut odotettua hitaampaa. Matkustajalentoliikenteen pohja nähtiin huhtikuussa 2020 ja vielä kesäkuussa kansainvälisten matkustajien määrä oli peräti 96,8 prosenttia vähemmän vuoteen 2019 verrattuna. (Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down 2020.)

Syksyn 2020 osalta tilanne ei ole näyttänyt valoisammalta ja lentoliikenteen elpyminen on näkynyt lähinnä maiden sisäisissä lennoissa. ICAO:n arvion mukaan lentomatkustajien kokonaismäärä vuonna 2020 tulee olemaan positiivisimmassakin skenaariossa vain noin 60 prosenttia edellisvuoden määrästä. (Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis 2020.) Tartuntamäärät ovat pysyneet korkealla ja edelleen useiden maiden matkustusrajoitteet sekä karanteenivaatimukset estävät lentoliikenteen nousun. Muita hitaaseen elpymiseen vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa yritysmatkojen korvaantuminen videoneuvotteluilla sekä kuluttajien heikko luottamus tulevaisuuteen muun muassa työllisyyden suhteen. (Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down 2020.) Myös historian valossa kuljetukseen liittyvät kriisit ovat usein olleet pitkäkestoisia ja toipuminen on ollut hidasta. Tähän vaikuttavat muun muassa ihmisten kokema ahdistus ja hermostuneisuus, jotka heijastuvat ihmisten liikkumiseen. (Abu-Rayash & Dincer 2020, 9.)

Koronapandemian myötä lentoliikenneala on ennennäkemättömissä taloudellisissa vaikeuksissa ja tukea haetaan valtioilta. Tämä on mahdollistanut valtioille mahdollisuuden vaikuttaa toimialan tulevaisuuteen. Muun muassa Ranskassa valtio asetti Air Francelle tukien ehdoksi päästöjen ja kotimaan lentojen vähentämisen. Myös Itävallassa Austrian Airlinesiin kohdistui vastaavanlaisia vaatimuksia. Suomessa Finnair on saanut merkittävää tukea valtiolta, mutta tukeen ei kohdistunut ilmastoehdoja. (Hietaniemi & Poussa 2020.) Finnairin vastuullisuusjohtajan, Anne Larilahden (2020) mukaan Finnairin toimenpiteet ja tavoitteet ovat linjassa muiden maiden suunnitelmien kanssa ja jo ennen koronapandemiaa yhtiön toiminta oli hallitusohjelman ilmastotavoitteiden mukaista. Valtiontuella tulee olemaan suuri merkitys tulevaisuuden lentoliikenteeseen. Todennäköisesti toimiala tulee vielä pitkään toimimaan aiempaa pienemmällä kapasiteetilla, mikä tulee lisäämään alan kilpailua. Lentoliikenteen hitaasti elpymässä lennot lisääntyvät aluksi lyhyillä matkoilla, minkä johdosta kaukolentoihin keskittyneet yhtiöt ovat tässä tilanteessa heikoimmilla. Kilpailun kiristyessä on jo nyt selvää, että kaikki lentoyhtiöt eivät tule kriisistä selviämään. Valtiontukea on myös kritisoitu, sillä se asettaa yhtiöt eriarvoiseen asemaan. Kaikilla yhtiöillä ei tule olemaan

samanlaisia mahdollisuuksia selvittää lentoliikenteen historian suurimmasta kriisistä. (Suau-Sanchez, Voltes-Dorta & Cuguero-Escofet 2020.)

Tällä hetkellä lentoliikenteen tulevaisuutta on äärimmäisen vaikeaa arvioida, sillä monet asiat vaikuttavat lentoliikenteen elpymiseen. Yksi merkittävimmistä tekijöistä liittyy liikematkustamisen kysyntään. Uusi etätyömalli ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet ovat vakava uhka lentoliikenteen kysynnälle. Usko lomamatkojen kysyntään on huomattavasti korkeammalla. Lomamatkailijoiden segmentin uskotaan elpyvän nopeammin, mutta tähänkin liittyy monia epävarmuustekijöitä. Maailmantalouden epävakaa tilanne sekä käytettävissä olevat tulot tulevat todennäköisesti vielä pitkään vaikuttamaan lentoliikenteen kysyntään ja ihmisten mahdollisuuksiin matkustaa. (Suau-Sanchez, Voltes-Dorta & Cuguero-Escofet 2020.) Myös pelko viruksen uudelleen leviämisestä ja omasta sairastumisesta varjostavat toimialan tulevaisuutta. Matkustusrajoitusten poiston jälkeen voi mennä vielä pitkään ennen kuin ihmiset uskaltavat taas matkustaa. (Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down 2020.) Voi myös olla, että ihmisten tarve matkustaa tulee tulevaisuudessa vähenemään. Futuristi Elina Hiltunen (2020) uskoo etenkin digitaalisten työkalujen korvaavan matkustamista ja näin ollen vähentävän lentoliikennettä. Hiltunen uskoo myös ekologisten arvojen nostavan suosiotaan. Kun pidempiä matkoja halutaan välttää, on kotimaan matkailu Suomessa merkittävästi lisääntynyt. Hiltunen uskoo saman trendin jatkuvan myös tulevaisuudessa ja vastaavasti ulkomaalaisten turistien määrän Suomessa laskevan. (Hiltunen 2020, 39–40.)

Ympäristönäkökulmasta koronaviruksella on ollut myös positiivisia vaikutuksia. Maailmanlaajuisen lentoliikenteen pysähtyminen on näkynyt muun muassa kasvihuonepäästöjen merkittävänä vähentymisenä sekä energiansäästöinä öljyn kysynnän vähentyessä. (Abu-Rayash & Dincer 2020, 9; Ching & Kajino 2020, 1.) Muun muassa Yhdysvaltain kansallinen ilmailu- ja avaruushallinto NASA sekä Euroopan avaruusjärjestö ESA ovat raportoineet ilman typpidioksidipitoisuuksien merkittävästi vähentymisestä koronaviruksen aikana. Vaikka nämä myönteiset ympäristövaikutukset jäävät todennä-



köisesti väliaikaisiksi, voi niillä olla pysyviä vaikutuksia elämäntapoihimme. Koronapandemia on jo lyhyessä ajassa muuttanut elämäntapojamme kestävämmiksi. Muutoksesta johtuvat positiiviset vaikutukset voivat toimia esimerkkinä, siitä miten omilla elämäntavoilla on mahdollista vaikuttaa ympäristön tilaan. Pandemian aiheuttamat radikaalit toimet eivät tietenkään toteudu normaalitilassa samanlaisina, mutta kriisistä on mahdollista oppia ja saada uusia näkökulmia tulevaisuuteen. (El Zowalaty, Young & Järhult 2020.)

#### 4.4 Lentoliikenteen ympäristövaikutukset

Vuonna 2018 kaupallinen lentoliikenne aiheutti 2,4 prosenttia koko maailman hiilidioksidipäästöistä. Kaikista maailman lennoista kaksikolmasosaa oli maan sisäisiä lentoja. (Graver, Zhang & Rutherford 2019.) Polttoainepäästöjen lisäksi suurimmat lentoliikenteen ympäristövaikutukset aiheutuvat tällä hetkellä lentokoneiden melusta sekä jätehuollosta (Niemistö, Soimakallio, Nissinen & Salo 2019, 21). Lentoliikenteen tulevaisuuden päästökkehityksestä on tehty lukuisia arvioita. Suomen ympäristökeskuksen raportin (2/2019) mukaan muun muassa Eurocontrol, Euroopan unioni sekä IATA ovat tehneet omat arvionsa tulevaisuuden hiilidioksidipäästöistä. Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASA arvioi lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen kasvavan vuoden 2005 tasosta noin 45 prosenttia vuosien 2014–2035 välisenä aikana. Vaikka teknologiakehitys on pienentänyt lentokoneiden päästöjä, aiheuttaa lentoliikenteen lisääntyminen kokonaispäästöjen kasvun. (Niemistö ym. 2019, 28.)

Vaikka globaalissa mittakaavassa lentoliikenne on vielä suhteellisen pieni saastuttaja, ongelman aiheuttaa lentoliikenteen tulevaisuuden kasvuvauhti. Samaan aikaan kasvuvauhdin kiihtyessä, tavoitteet ilmastonlämpenemisen pysäyttämiseksi vaativat päästövähennyksiä kaikilla toimialoilla. Lentoliikenteellä on ilmastoa lämmittävä vaikutus kahdestakin syystä. Matkustettavien etäisyyksien ollessa pitkiä, myös hiilidioksidipäästöt ovat merkittäviä. Lentämisestä aiheutuvasta ilmastonlämpenemisestä kuitenkin vain puolet selittyy polttoaineen hiilidioksidipäästöillä. Tämän lisäksi myös muilla palamistuotteilla, kuten typen oksideilla on yläilmakehässä lämmittävä vaikutus. (Land-

ström 2019.) Huoli ympäristön tilasta ja kasvavista päästöistä on aiheellinen. Käytännössä tämän hetken keinot, joilla voidaan vähentää lentoliikenteen päästöjä ovat teknologinen kehitys, operatiiviset parannukset kuten reittivalinnat sekä vaihtoehtoiset polttoaineet. Näiden lisäksi päästöhyvytyksillä voidaan välillisesti vaikuttaa päästöjen määrään. (Niemistö ym. 2019, 47.)

Kansainvälinen lentoliikenneala on viimeisen kymmenen vuoden aikana työstänyt aktiivisesti kestäväen kehityksen strategiaansa. Strategia keskittyy lentoliikenteen toiminnan, tekniikan sekä infrastruktuurin kehittämiseen. Strategian keskiössä on kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n luoma CORSIA-päästöjärjestelmä. (Annual Review 2019, 37.) Toistaiseksi vapaaehtoinen sopimus kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyvittämisestä, velvoittaa kaikkia sopimuksen allekirjoittaneita ICAO:n jäsenvaltioita raportoimaan ja hyvittämään lentoliikenteestä aiheutuvia päästöjä. Päästöjärjestelmän tavoitteena on hiilineutraalikasvu ja päästöjen kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Pitkän aikavälin tavoitteena on hiilidioksidipäästöjen puolittaminen vuoteen 2050 mennessä. Päästöhyvitysvelvoite alkaa vuodesta 2021. Käytännössä päästöjen kasvu kompensoidaan ostamalla hiilimarkkinoiden päästöyksiköitä pääosin muiden alojen päästövähennyshankkeista. (CORSIA – kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmä 2019.) Alkuperäisen sopimuksen mukaan päästöjen vertailutasoksi määriteltiin vuosien 2019 ja 2020 raportoitujen päästöjen keskiarvo. Koronapandemia kuitenkin muutti vuoden 2020 tilannetta radikaalisti, joten lähtötaso tulee määräytymään vain vuoden 2019 raporttien perusteella. (Annual Review 2020, 47.)

ICAO:n päästövähennystavoite ei missään nimessä ole helppo. Paine kohdistuu erityisesti polttoaineteollisuuden suuntaan. Tällä hetkellä 80 prosenttia lentoliikenteen päästöistä syntyy yli 1500 kilometrin lentomatkoista. Erityisesti pitkillä matkoilla, päästöjä pystyttäisiin merkittävästi pienentämään kestävillä biopolttoaineilla. (ATAG Facts and Figures 2018.) Lentoliikenneala on selvästi ottanut haasteen vastaan ja polttoainetehokkuutta on parannettu vauhdilla. Vuoden 2018 loppuun mennessä yli 40 lentoyhtiötä oli jo käyttänyt uutta SAF-polttoainetta, jonka valmistuksessa käytetään uusiutuvia ja kierrätettyjä raaka-aineita. Tällä hetkellä SAF:n tuotanto kattaa kuitenkin vain

hyvin pienen osan lentoliikenteen polttoainetarpeesta. Suurimmat haasteet liittyvät tuotannon kasvuun, joka mahdollistaisi polttoaineelle kilpailukykyisen hinnan. (Annual Review 2019, 38.) Biopolttoaineet toisivat lentoliikenteen kaipaaman ratkaisun päästövähennyksiin, mutta haasteita on paljon ja kehitys on hidasta. Taloudellisesti tämän hetken biopolttoaineet eivät ole lentoyhtiöille kannattavia. Lisäksi öljyn hinnan aleneminen on kasvattanut polttoaineiden hintaeroa entisestään. Lentokoneiden teknologia on viime vuosina kehittynyt huimasti ja myös sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksista on puhuttu pitkään. Ainakin lyhyillä matkoilla tämä voisi tulevaisuudessa olla mahdollista, mutta kehitystyö jatkuu todennäköisesti vielä vuosia. Toistaiseksi näyttää siltä, että varmin tapa vähentää päästöjä on vähentää lentämistä. (Landström 2019.)

On selvää, että maailman liikkuvuus ei jakaudu tasaisesti eri yhteiskuntien välillä ja näin ollen myös päästöt keskittyvät enemmän tietyille alueille. Ilmeisin ero on teollistuneiden ja teollistumattomien maiden välillä, mutta myös teollistuneiden maiden sisällä näkyy suuria eroja. Tästä syystä vastuu päästöistä ja mahdolliset rajoitukset tulisi kohdistaa ennen kaikkea paljon liikkuviin. Muun muassa Isossa-Britanniassa matkustamisen vapaus on kuitenkin juurtunut niin syväälle matkustaviin ihmisiin, että vapaa-ajan matkojen rajoittaminen tuntuu mahdottomalta ajatukselta. Lomamatkojen ympäristövaikutuksia on vaikea hyväksyä ja monet siirtävät vastuuta hallitukselle, yrityksille sekä muille valtioille. (Higham, Cohen & Cavaliere 2013, 5–6.)

Kansainvälinen vertaileva analyysi nostaa esiin ihmisten ilmastohuolen ja lentomat-kustamiseen liittyvien henkilökohtaisten hyötyjen välisen dilemman. Lentomat-kustaminen tarjoaa lukuisia psykologisia hyötyjä yksittäisille lomamatkailijoille, mutta samaan aikaan sillä on kielteisiä seurauksia ilmastonmuutokselle. Highamin, Cohenin ja Cavalieren analyysissä vertailtiin kolmen eri yhteiskunnan; Norjan, Iso-Britannian ja Saksan välisiä eroja asenteiden ja käyttäytymisen välillä. Yksi yhteinen tekijä nousi esiin kaikkien maiden vertailussa – arjessa päästöjä pyritään minimoimaan, mutta sama ajattelu ei ulotu lomamatkoihin. Vaikka huoli ilmaston tilasta nousi esiin kaikissa vertailumaissa, ihmiset olivat haluttomia rajoittamaan vapaa-ajan lentomat-kustamistaan.

Haluttomuutta perusteltiin muun muassa lentomatkestamisen mukavuudella, tehokkuudella (aika) sekä kilpailukykyisillä hinnoilla. (Higham, Cohen & Cavaliere 2013, 1–2 & 24–26.)

Kuilu asenteiden ja käyttäytymisen sekä arjen ja loman välillä on ilmeinen. Arjessa vahvasti vaikuttava ilmastohuoli pyritään unohtamaan lomamatkan ajaksi, mikä näkyy arvojen vastaisena käyttäytymisenä. (Cohen, Higham & Reis 2013, 1.) Sama ristiriita näkyy nousevassa talousmaassa, Puolassa. Vuonna 2010 toteutetussa tutkimuksessa myös puolalaisten ymmärrys lentämisen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen oli heikkoa. Toimet ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi yhdistettiin arjen valintoihin, mutta ei lentomatkestamiseen. (Dickinson, Robbins, Filimonau, Hares & Mika 2013, 515–516.) Aikaisempien tutkimuksien valossa yksilöiden ympäristöasenteilla ja ilmastonmuutokseen liittyvällä huolella ei näyttäisi olevan yhteyttä vapaa-ajan lentomatkestamiseen. Tämä käy ilmi myös Iso-Britannian kansallisesta tutkimuksesta, jonka mukaan tietoisuuden lisääntyminen ei ole muuttanut ihmisten lentokäyttäytymistä. Keinoja lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi on siis etsittävä muilla keinoilla. Iso-Britannialainen tutkimus ehdottaa avuksi poliittisia toimia, mikä käytännössä tarkoittaisi lentolippujen hintojen korottamista lentoveron tai muiden lentomaksujen avulla. (Alcock, White, Taylor, Coldwell, Gribble, Evans, Corner, Vardoulakis & Fleming 2017, 146.) Vaikka hinnoittelulla ei poisteta päästöongelmaa, vähentäisi se mahdollisesti tarpeetonta lentomatkestamista. Päästäksemme päästövähennystavoitteisiin, toimia odotetaan valtioiden ja lentoyhtiöiden lisäksi myös yksittäisiltä kuluttajilta.

Lentomatkestajien halukkuudesta kompensoida lentomatkoista aiheutuvia päästöjä on tehty lukuisia kansainvälisiä tutkimuksia. Aikaisemmissa tutkimuksissa on noussut esiin tietoisuuden puute. Tutkimusten mukaan ihmisillä on yleisesti ottaen heikko tietämys lentoliikenteen ympäristövaikutuksista, minkä lisäksi käsite hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä on useimmille edelleen vieras. Vain harvat ovat tietoisia hiilidioksidipäästöjen vähentämisjärjestelmistä ja myös usko näiden toimivuuteen on heikko. Tutkimukset ovat myös osoittaneet, että tietoa omista vaikutusmahdollisuuksista on vähän. Aikaisempien tutkimusten perusteella tietoisuus on yksi suurimmista esteistä

kompensoida lentomatkestamisesta aiheutuvia päästöjä. Jo pelkästään käsitteiden ollessa vieraita, on ymmärrettävää, ettei kompensointiakaan tapahdu. (Lu & Wang 2018, 96.) Kansainvälisissä tutkimustuloksissa on näkynyt merkittäviä eroja eri kansalaisuuksien välillä. Eurooppalaiset ovat olleet selkeästi tietoisempia ja myös halukkaampia kompensoimaan lentomatkestamisesta aiheutuvia päästöjä, kuin esimerkiksi pohjois-amerikkalaiset ja aasialaiset matkustajat. Erityisesti aasilaisten tietoisuuden puutetta pidetään huolestuttavana, sillä lentoliikenne näyttäisi tulevaisuudessa kasvavan eniten nimenomaan Aasiassa. (Brouwer, Brander & Van Beukering 2008, 310.) Tietoisuuden lisäksi kompensoinnin halukkuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat olleet muun muassa lentomatkan kustannukset, matkan tarkoitus, matkustustiheys sekä matkustajan ikä (Lu & Shon 2012, 128).

Eri toimialoja vertaillen yksi suurimmista kärsijöistä koronakriisissä on ehdottomasti lentoliikenne. Finnairin vastuullisuusjohtaja Anne Larilahti näkee kaikesta tuhoisuudesta huolimatta koronapandemialla myös positiivisia vaikutuksia. Pandemia on osoittanut, miten nopeasti pystymme tarvittaessa toimimaan ja miten omilla teoilla on mahdollista vaikuttaa. CORSIA-sopimuksen lisäksi, Finnairin omat kunnianhimoiset tavoitteet nettopäästöjen puolittamisesta vuoteen 2025 mennessä vuodesta 2019, sekä hiilineutraalius viimeistään vuonna 2045 ovat edelleen voimassa. Myös Finnairin vastuullisuusstrategia sekä siihen liittyvät tavoitteet ja keinot ovat koronasta huolimatta ajankohtaisia. Larilahti uskoo yhtiön vastuullisuuden näyttävän esimerkkiä myös muille ja antavan selvän kilpailuedun tulevaisuudessa. Koronapandemiasta huolimatta on katsottava pidemmälle tulevaisuuteen. (Larilahti 2020.) Päästökauppasopimusten lisäksi Finnairin toimitusjohtaja Topi Manner uskoo yksittäisten matkustajien vaikutusmahdollisuuksiin ilmastonmuutoksen hillinnässä. Tästä syystä Finnair on lisännyt asiakasinformaatiota muun muassa polttoaineen kulutuksesta sekä asioista, joihin matkustajat voivat itse vaikuttaa. (Vuosikertomus 2019, 5.) Tällaisia asioita ovat muun muassa matkustusreitit, pakkaukseen sekä lennonaikaiseen ruokailuun liittyvät valinnat (What can I do as a customer? 2020).

Finnair julkaisi uusimman vastuullisuusstrategiansa maaliskuussa 2020. Kunnianhimoiset tavoitteet päästöjen vähentämiseksi vaativat yritykseltä monitahoista lähestymistä. Näistä esimerkkejä ovat muun muassa uudet lentokoneinvestoinnit, biopolttoaineiden käytön lisääminen sekä yritysasiakkaiden päästökompensoinnit. Myös paino- ja polttoainetehokkuuden hallinta sekä muovin ja jätteen vähentäminen ovat merkittävässä roolissa päästöjen vähentämisessä. Jotta myös matkustajilla olisi mahdollista hyvittää lentomatkasta aiheutuvia päästöjä, julkaisee Finnair vuonna 2020 uuden lipputyypin. Tämän myötä matkustajilla on tulevaisuudessa mahdollisuus valita kahden eri hintaisen lentolipun välillä, joista kalliimman lipun hinnassa on mukana päästökompensointi. (Finnair tähtää hiilineutraaliksi vuoteen 2045 mennessä 2020.) Lentomaksuilla ei varsinaisesti hyvitetä itse lentomatkasta aiheutuvia päästöjä, mutta niiden avulla on mahdollista ohjata osa lentolipun hinnasta ilmastonmuutoksen torjuntatyöhön tai erilaisiin päästövähennyshankkeisiin. Etenkin lentämiseen tottuneille länsimaalaisille aihe on herkkä eikä matkustamisesta olla kovin mielellään valmiita luopumaan. Omilla valinnoilla on kuitenkin mahdollista tehdä jokaisesta matkasta vastuullisempi. (Dedolli-Yasa 2019, 95–102.)

## 5 Tutkimuksen toteutus

### 5.1 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa ekologisten arvojen vaikutusta vapaa-ajan lentomatkamiseen. Arvojen lisäksi tutkimus pyrkii selvittämään, mitä kestävä kehitys ja vastuullisuus kuluttajille merkitsevät ja miten tämä näkyy käytännössä. Kuluttajat siirtävät vastuun helposti yrityksille, joilla on ympäristön vuoksi valtava paine selittää ja oikeuttaa omaa toimintaansa. Tässä tutkimuksessa katse kohdistuu yritysten sijaan kuluttajiin. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten koetut ekologiset arvot näkyvät kuluttajien käyttäytymisessä, ja mitä he itse olisivat valmiita tekemään hyvittääkseen lentomatkamisesta aiheutuvia päästöjä. Tulokset antavat merkittävää tietoa kuluttajien arvoista, asenteista ja toiminnasta ympäristöön ja lentomatkamiseen liittyen. Tieto kuluttajien valmiudesta lentomatkamisen päästöhyvityksiin, on lentoyhtiöille merkittävä. Lentoliikenteen yhä kasvaessa päästövähennystarve on erittäin ajankohtainen. Opinnäytetyön tuloksia on mahdollista hyödyntää lentoyhtiön toiminnan suunnittelussa ja kehittämisessä. Kuluttajien arvomaailman tunteminen auttaa myös markkinoinnin suunnittelussa.

Tutkimuksen tavoitteiden pohjalta muodostuu seuraavat tutkimuskysymykset:

1. Miten ekologiset arvot vaikuttavat suomalaisten vapaa-ajan lentomatkamiseen?
2. Miten suomalaiset kuluttajat olisivat valmiita hyvittämään vapaa-ajan lentomatkoista aiheutuvia päästöjä?

Tutkimus keskittyy matkustajalentoliikenteen kulutuskäyttäytymiseen. Ihmisillä on lukuisia eri syitä lentää ja kaikkiin matkoihin ei ole mahdollista itse vaikuttaa. Muun muassa globalisaation ja yritysten kansainvälistymisen myötä liikematkustaminen ulkomaille on lisääntynyt (Suomalaisten matkailu 2018). Liikematkustamisen mukaan ottaminen olisi laajentanut tutkimusta merkittävästi, joten tutkimus rajattiin vapaa-ajan

matkustamiseen. Lisäksi liikematkustaminen perustuu yrityksen tarpeisiin ja toimintamalleihin, jolloin lentäminen on harvoin yksittäisen työntekijän päätettävissä. Tässä tutkimuksessa keskitytään yritysten sijaan kuluttajien henkilökohtaiseen arvomaailmaan. Tämän lisäksi tutkimuksen kohderyhmä rajattiin suomalaisiin lentomatkustajiin. Kohderyhmän rajaaminen tiettyyn maahan, oli tutkimuksen yleistettävyyden kannalta oleellista.

## 5.2 Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen tutkimusote on kvantitatiivinen, sillä tutkimuksen tavoitteena on saada mahdollisimman laaja kuva ekologisten arvojen vaikutuksista vapaa-ajan lentomatkustamiseen. Nimenomaan kvantitatiivisen, eli määrällisen tutkimuksen avulla on mahdollista saada kuva näiden tekijöiden välisistä suhteista (Heikkilä 2014, 15; Vilka 2007, 13). Määrällinen tutkimus keskittyy ilmiön selittämiseen, hypoteesien testaamiseen ja tilastolliseen analyysiin, kun taas laadullinen tutkimus pyrkii ymmärtämään ja tulkitsemaan ilmiötä (Kananen 2014, 56–57; Franklin 2013, 11). Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin tilastollista lähestymistapaa. Määrälliselle tutkimukselle tyypillisesti ilmiötä kuvattiin numeerisen tiedon pohjalta ja tuloksia havainnollistettiin taulukoiden avulla. Kvantitatiivisella tutkimuksella pyritään saamaan yleistettävää tietoa kohdejoukosta, jota tässä tutkimuksessa kerättiin kyselyn avulla. (Heikkilä 2014, 15.) Koska kvantitatiivisessa tutkimuksessa oletuksena on, että ilmiö tunnetaan etukäteen, perustuu tämä tutkimus ilmiötä selittäviin teorioihin. Teorian pohjalta on muodostettu tutkimuskysymykset, joihin tutkimuksella pyritään vastaamaan. (Heikkilä 2014, 12; Kananen 2014, 133.) Tutkimus on poikkileikkaustutkimus, sillä tutkimusaineisto kerätään vain yhden kerran (Heikkilä 2014, 14).



### 5.2.1 Aineistonkeruu ja -analyysi

Kvantitatiivisen tutkimuksen alalla yleisin aineistonkeruumenetelmä on kysely. Vilkan (2007, 28) mukaan kysely sopii hyvin henkilökohtaisten asioiden, kuten kulutustottumusten mittaamiseen. Lisäksi kyselyn avulla on mahdollista kerätä tietoa asenteista, mielipiteistä sekä ihmisten itse ilmoittamasta käyttäytymisestä. (Franklin 2013, 171). Tässä tutkimuksessa tutkimusmenetelmänä käytettiin verkkokyselyä, joka toteutettiin Webropol-työkalun avulla. Verkkokyselyn etuna oli sen helppous, nopeus ja saavutettavuus. Lisäksi verkkokyselyllä oli mahdollista tavoittaa laajalla levinnyt kohderyhmä asuinpaikasta riippumatta. (Kananen 2014, 156.) Kustannustehokas verkkokysely oli tässä tapauksessa perusteltu valinta ihmisten työskennellessä ja opiskellessa pääosin kotoa käsin.

Kyselylomake (ks. liite 1.) on jaettu kahteen osioon, joista ensimmäinen osio käsittelee varsinaista opinnäytetyötä. Tämän osion avulla kerättiin tietoa kuluttajien ekologisista arvoista ja niiden vaikutuksesta vapaa-ajan lentomatkamiseen. Kyselylomakkeen kysymykset on operationalisoitu teorian pohjalta ja kysymysten muoto on standardoitu eli vakioitu tarkoittaen, että kaikki vastaajat vastasivat samoihin kysymyksiin samassa järjestyksessä. (Vilka 2007, 28, 36). Opinnäytetyön lisäksi JAMKin kestävän kehityksen työryhmä hyödyntää kerättyä aineistoa selvittämään opiskelijoiden kestävyysasenteiden kehittymistä opintojen kuluessa, sekä opinnoissa esiin tulevia kestävyysteemoja. Tästä syystä kyselylomakkeen toinen osio käsittelee kestävästä kehitystä JAMKissa.

Kyselylomakkeen alussa taustakysymyksinä ovat sukupuoli, syntymävuosi, elämäntilanne, koulutus sekä ammattiryhmä. Tämän lisäksi vastaajilta kysyttiin keskimääräinen vapaa-ajan lentomatkojen määrä vuosittain. Nämä taustakysymykset mahdollistavat eri vastausryhmien vertailun, joten tässä tutkimuksessa myös taustakysymyksillä oli oleellinen merkitys tutkimustulosten analysoinnin kannalta. Taustakysymysten jälkeen kysely jatkuu asenne- ja mielipideväittämillä, jotka on jaettu neljään eri teemaan: ympäristöasenteet ja -arvot, tietoisuus, käytännön toimet sekä koronapandemian vaikutus. Väittämässä on käytetty Likertin 5-portaista järjestysasteikkoa, joka sopii erityisen

hyvin juuri asenteiden ja mielipiteiden mittaamiseen. Vastausvaihtoehtojen ääripäät ovat ”täysin eri mieltä” ja ”täysin samaa mieltä”. Pariton vastausvaihtoehtojen määrä antaa vastaajalle mahdollisuuden olla myös ”ei samaa eikä eri mieltä”. (Valli 2018, 93–94; Vilka 2007, 45–46.) Kyselyn lopussa on vielä avoin kysymys, johon on mahdollista jakaa kyselyn teemoista heränneitä ajatuksia. Vilkan (2007, 68) mukaan avoimet kysymykset kannustavat vastaajia spontaaneihin mielipiteisiin. Avoimet kysymykset ovat tyypillisesti työläitä käsitellä, mutta niistä voi selvittää asioita, jotka ovat jääneet muissa kysymyksissä huomioimatta (Heikkilä 2014, 47–48).

Tämän tutkimuksen kohderyhmänä ovat suomalaiset kuluttajat. Tilastollisia menetelmiä käytettäessä suositeltu havaintoyksiköiden eli vastaajien määrä on vähintään 100 ja valtakunnallisissa kuluttajatutkimuksissa 500–1000 (Vilka 2007, 57). Suuri otos edustaa perusjoukon keskimääräistä mielipidettä ja sen avulla on mahdollista tehdä yleistyksiä tutkittavasta ilmiöstä. Määrällisessä tutkimuksessa vastaajien määrällä on myös suora vaikutus tutkimuksen luotettavuuteen. (Vilka 2007, 17.) Tässä tutkimuksessa tavoitteena oli saada mahdollisimman laaja otos, jonka pohjalta on mahdollista tehdä varovaisia yleistyksiä ilmiöstä Suomessa. Tästä syystä tutkimuksessa käytettiin Jyväskylän ammattikorkeakoulun opiskelijatietokantaa. Tähän tarvittiin ja saatiin JAMKin tutkimuslupa.

Tutkimus toteutettiin kokonaistutkimuksena, jossa kysely lähetettiin jokaiselle perusjoukon jäsenelle (Heikkilä 2014, 31). Koska tutkimuksen kohderyhmänä ovat suomalaiset kuluttajat, lähetettiin kysely vain suomenkielisten koulutusohjelmien opiskelijoille. Riittävän otoksen varmistamiseksi kysely lähetettiin kaikille koulutusaloille koulutuksen toteutusmuodosta riippumatta. Kyselylinkki lähetettiin opiskelijoille sähköpostin välityksellä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun suomenkielisistä opiskelijoista 905 oli antanut suostumuksensa sähköpostiosoitteensa jakamiseen. Kyselylomake lähetettiin kaikille näille opiskelijoille keskiviikkona 27.1.2021. Tästä viikon päästä lähetettiin muistutusviesti, jonka jälkeen kyselylinkki oli auki vielä viikon ajan. Kyselylinkki suljettiin 10.2.2021.

Palautetut lomakkeet ja niistä saadut tulokset tarkastettiin ja käytiin läpi. Vasta tämän jälkeen tutkimustulokset analysoitiin. Tutkimustulosten tarkastamisen tavoitteena oli löytää aineiston virheet ja parantaa aineiston laatua. (Vilkkä 2007, 113–114.) Tutkimuksessa käytetty Webropol-työkalu teki tuloksista automaattisen perusraportin. Perusraportista tutkimustulokset siirrettiin Excel-taulukkolaskentaohjelmaan havaintomatriisiin muodossa, jossa vaakarivillä oli yhden tutkittavan tiedot ja pystysarakkeessa kaikki yhden kysymyksen vastaukset. (Heikkilä 2014, 120).

Sijaintiluvuista analysoinnissa käytettiin moodia, mediaania sekä aritmeettista keskiarvoa. Sijaintiluvut kertoivat tyypillisimmät vastaukset, joiden avulla oli mahdollista tehdä erilaisia tulkintoja. (Vilkkä 2007, 121). Lisäksi tutkimustuloksia analysoitiin ristiintaulukoimalla tuloksia Excel-taulukkolaskentaohjelman avulla. Ristiintaulukoinnin avulla tarkasteltiin eri muuttujien välisiä suhteita. (Vilkkä 2007, 129.) Tässä tutkimuksessa ristiintaulukointi sopi hyvin muun muassa lentomatkojen määrän ja päästöhyvitysvälmiuden vertailuun. Tutkimustulosten analysoinnissa pyrittiin löytämään toista selittäviä muuttujia ja selvitettiin muun muassa, ovatko paljon vapaa-ajalla lentävät valmiimpia myös kompensoimaan lentämisestä aiheutuvia päästöjä.

### 5.3 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Määrällisen tutkimuksen luotettavuutta mitataan reliabiliteetin ja validiteetin avulla. Reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimuksen pysyvyyttä eli tutkimuksen toistettavuutta. Tutkimuksen reliabiliteetti on hyvä, mikäli tutkimustulokset ovat eri tutkimuskerroista riippumatta samat. Reliabiliteetti voidaan todentaa uusimalla tutkimus joko alkuperäisillä tai vastaavilla samaa asiaa mittaavilla mittareilla. Käytännössä reliabiliteetin mittaaminen on vaikeaa. (Kananen 2014, 261; Curtis & Drennan 2013, 315.) Reliabiliteettia on kuitenkin mahdollista analysoida muun muassa vastausprosentin sekä otoksen koon ja laadun perusteella. Liian pieni otoskoko aiheuttaa tuloksien sattumanvaraisuutta ja vähentää siten tutkimuksen luotettavuutta. Otoksen lisäksi tutkimuksen reliabiliteettiin on mahdollista vaikuttaa muun muassa jo kyselylomaketta arvioitaessa.

(Heikkilä 2014, 28; Vilkka 2007, 150.) Kyselylomake suunniteltiin huolella ja mahdollisia mittausvirheitä pohdittiin etukäteen. Lisäksi kyselylomake testattiin ennen sen lähettämistä vastaajille.

Tutkimuksen validiteetti eli pätevyys tarkoittaa käytännössä, että tutkimus mittaa sitä mitä sen pitikin mitata. Kanasen (2014) mukaan validiteetti toteutuu, kun tutkimuksessa käytetään oikeaa tutkimusmenetelmää sekä oikeaa mittaria, joka mittaa oikeita asioita. Validiteetin mittaaminen on vielä reliabiliteettiäkin vaikeampaa. Mikäli reliabiliteetti toteutuu, mutta mittarit ovat väärät, saadaan toistamalla aina vain samat väärät tutkimustulokset. (Curtis & Drennan 2013, 315.) Kvantitatiivisen tutkimuksen validiteettia voidaan tarkastella lukuisten eri alalajien avulla, joita ovat muun muassa sisäinen ja ulkoinen validiteetti. Tutkimuksen ulkoinen validiteetti mittaa tutkimustulosten yleistettävyyttä. Saadut tulokset ovat yleistettävissä, mikäli otos vastaa koko populaatiota. (Kananen 2014, 262–263.) Tutkimuksen kokonaisvaliditeetin arvioinnissa on oleellista, miten teoreettisten käsitteiden operationalisointi arkikielelle on onnistunut ja miten hyvin vastaajat ovat käsitteet ymmärtäneet (Vilkka 2007, 150). Tutkimustulosten analysoinnissa pyritään selvittämään vastaukset tutkimuskysymyksiin. Kysymyksiä ja mitta-asteikkoa voidaan pitää onnistuneina, mikäli vastaajat ovat ymmärtäneet kysymykset samoin ja vastauksiin on löytynyt sopiva vaihtoehto. Tämä pyrittiin varmistamaan kyselylomakkeen testaamisella.

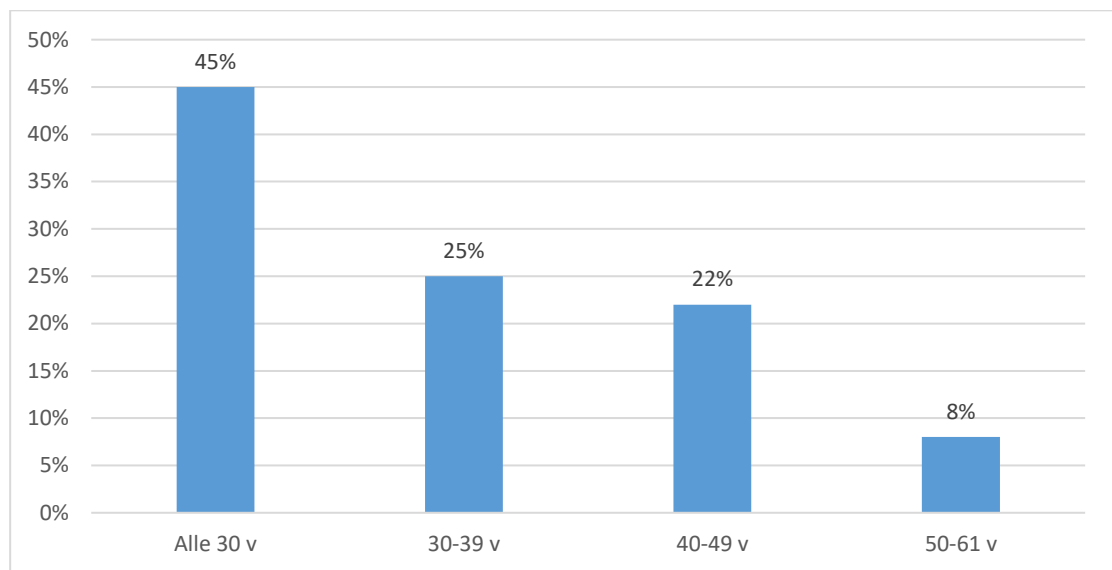
Tutkimuksen teoreettinen viitekehys perustuu ammattikirjallisuuteen, artikkeleihin sekä aiheeseen liittyviin sekä kotimaisiin että kansainvälisiin tutkimuksiin. Taustatietoa tutkimukseen etsittiin systemaattisen tiedonhaun avulla. Avainsanat tarkentuivat tutkimuksen edetessä ja hakusanoina käytettiin muun muassa kestävästä kehityksestä, vastuullista kuluttamista sekä ekologisia arvoja. Lentoliikenteen osalta hakuja tehtiin lentoliikenteen ympäristövaikutuksista ja päästöistä sekä päästökompensoinneista ja päästöhyvitysjärjestelmistä. Hakuja tehtiin suomeksi ja englanniksi ja tietokannoista tutkimuksessa käytettiin muun muassa JAMKin verkkokirjaston Janet Finnaa sekä Google Scholaria.

Kokonaisuudessaan tutkimus suunniteltiin ja toteutettiin huolellisesti, hyvää tieteellistä tapaa noudattaen. Tutkimukseen haettiin ja saatiin JAMKin tutkimuslupa. Tutkimuksen eettisyyden kannalta oleellista oli määrällisen tutkimusaineiston anonymisointi (Vilkkä 2007, 95; Curtis & Drennan 2013, 376). Tutkimukseen osallistuneilta kysyttiin joitakin henkilötietoja muun muassa koulutukseen ja elämäntilanteeseen liittyen. Arkaluontoisia tietoja kuten nimiä ja yhteystietoja ei missään vaiheessa kysytty. Henkilötietoja sisältävä tutkimusaineisto arkistoitiiin ilman tunnistetietoja ja vastausten perusteella yksittäisiä henkilöitä on mahdotonta tunnistaa. Tutkimuksen tietosuojaseloste toimitettiin kaikille vastaajille sähköpostin liitteenä ja vastaajien tuli hyväksyä henkilötietojensa käsittely päästäkseen eteenpäin kyselyssä. Lisäksi kyselyyn vastaaminen oli täysin vapaaehtoista.

## 6 Tutkimustulokset

Kysely lähetettiin 905 Jyväskylän ammattikorkeakoulun opiskelijalle. Kyselyyn vastasi yhteensä 160 henkilöä ja kyselyn vastausprosentti oli noin 18 prosenttia. Vastaajista 35 prosenttia oli miehiä, 64 prosenttia naisia ja 1 prosentti muun sukupuolisia. Ikäjakama painottui alle kolmekymmentä vuotiaisiin, joita oli kaikista kyselyyn vastanneista 45 prosenttia. Vastaajista 30–39-vuotiaita oli 25 prosenttia, 40–49-vuotiaita 22 prosenttia ja 50–61-vuotiaita 8 prosenttia. (Ks. Taulukko 1.)

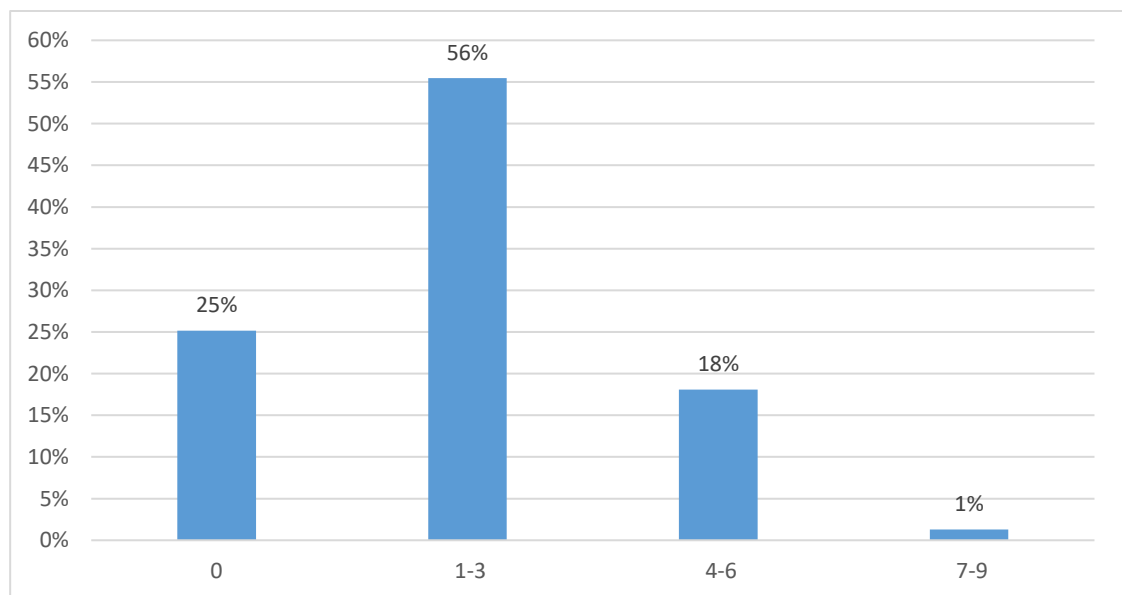
Taulukko 1. Tutkimukseen osallistuneiden ikäjakama



Lähes puolet (44 %) vastaajista oli naimattomia, eronneita tai leskiä ilman alle 18-vuotiaita lapsia. Tämän lisäksi naimisissa tai avoliitossa olevia ilman alle 18-vuotiaita lapsia oli 24 prosenttia vastaajista. Noin kolmanneksella vastaajista (28 %) oli alle 18-vuotiaita lapsia, minkä lisäksi 4 prosenttia vastaajista oli yksinhuoltajia. Kaikki vastaajat opiskelivat tällä hetkellä joko ylempää (34 %) tai alempaa (66 %) ammattikorkeakoulututkintoa. Yli puolella vastaajista oli taustakoulutuksena vähintään lukio, ylioppilas- tai ammatillinen tutkinto, minkä lisäksi yli 40 prosenttia vastaajista oli jo suorittanut yliopisto- tai ammattikorkeakoulututkinnon. Valtaosa (55 %) vastaajista oli tällä hetkellä täysipäiväisiä opiskelijoita. Työelämässä olevista johtavassa asemassa toisen palveluksessa oli 12 prosenttia, työntekijöinä 27 prosenttia ja yrittäjinä 2 prosenttia.

Ennen koronapandemian alkua 56 prosenttia vastaajista matkusti vapaa-ajan matkalle lentäen keskimäärin kerran vuodessa. Noin viidennes (18 %) vastaajista matkusti 2–3 kertaa vuodessa ja vain noin prosentti tätä enemmän. Hieman yllättäen peräti 25 prosentilla vastaajista ei ollut vapaa-ajan lentomatkoja vuosittain ollenkaan. Vuosittaisten vapaa-ajan lentomatkojen määrät näkyvät taulukossa 2, jossa meno-paluulento laskeetaan kahdeksi lennoksi. Poikkeuksellinen vuosi lentoliikenteessä näkyi myös tässä tutkimuksessa. Kyselyyn vastanneista vain 20 (12,5 %) oli matkustanut lentokoneella vapaa-ajan matkalle viimeisen 12 kuukauden aikana. Lähes kaikki vastaajat olivat matkustaneet lentokoneella vain yhdelle lomamatkalle, eikä kyselyssä käynyt ilmi oliko kyseessä ulkomaan vai kotimaan lento. Poikkeuksellisesta vuodesta johtuen matkustustottumukset ennen koronapandemian alkua olivat tässä tutkimuksessa merkityksellisempiä ja antoivat luotettavamman kuvan todellisesta tilanteesta.

Taulukko 2. Keskimääräinen vapaa-ajan lentomatkojen määrä vuosittain ennen koronapandemian alkua (menopaluu = 2 lentoa)



Taustakysymysten jälkeen kyselyn ensimmäinen teema käsitteli ympäristöasenteita ja -arvoja. Vastauksissa näkyi huoli ilmastonmuutoksesta, mikä heijastui myös asenteisiin ja arvoihin. Yli 80 prosenttia vastaajista oli huolissaan tai erittäin huolissaan ilmastonmuutoksesta. Kestävien elämäntapojen noudattaminen koettiin yleisesti ottaen tärkeäksi ja myös usko omiin vaikutusmahdollisuuksiin oli suhteellisen korkea. Vastaajista 66 prosenttia uskoi, että omilla vapaa-ajan matkustamiseen liittyvillä valinnoilla on vaikutusta ilmastonmuutoksen hillinnässä. Vaikka enemmistö vastaajista uskoi omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa, oli epäilijöitä kuitenkin lähes neljännes (23 %). Tässä asiassa miehet olivat hieman naisia epäilevämpiä, mutta erot eivät olleet tilastollisesti merkitseviä ( $p=0,697$ ). Täysin tai jokseenkin eri mieltä väitteen kanssa oli miehistä lähes kolmannes (29 %), kun taas naisilla vastaava luku oli 20 prosenttia. Seuraavassa taulukossa (Taulukko 3.) on koottu yhteen miesten ja naisten vastaukset.

Taulukko 3. Miesten ja naisten usko omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa

<b>Uskon, että vapaa-ajan matkustamiseen liittyvillä valinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen hillinnässä</b>	<b>Miehet</b>	<b>Naiset</b>	<b>Kaikki</b>
Täysin eri mieltä	7 %	2 %	4 %
Jokseenkin eri mieltä	22 %	18 %	19 %
En samaa enkä eri mieltä	9 %	11 %	10 %
Jokseenkin samaa mieltä	34 %	41 %	38 %
Täysin samaa mieltä	28 %	29 %	28 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	$p=0,697$ n=58	n=102	n=160

Eräissä avoimessa kommentissa nousi hyvin esiin erilaisia syitä, jotka vaikuttavat omien vaikutusmahdollisuuksien kokemiseen. Kokonaiskuvassa omat vaikutusmahdollisuudet voivat tuntua pieniltä. Maailmankartalla myös Suomi nähdään edelleen pienenä toimijana, jonka vaikutusta helposti vähätellään. Avoimessa kommentissa korostettiin ennen kaikkea suurvaltojen ja yritysten vastuuta:



*”Uskon isoimman vaikutuksen olevan kehittyvien suurvaltojen tukemisessa kohti ympäristöystävällisempiä innovaatioita, sillä Suomi on pieni maa esimerkiksi Kiinan rinnalla, kun tarkastellaan päästöjä ja kulutusta. Kestävän kehityksen tukeminen ja yritysten koko prosessien ja toimittajien tutkiminen voisi antaa todellista läpinäkyvyyttä yrityksille tunnistaa toimintaketjuissaan olevia parannuskohteita matkalla kestävämpään kehitykseen.”*

Ensimmäisestä teemasta nousi esiin ekologisten arvojen tärkeys. Kyselyyn vastanneista peräti 78 prosenttia piti ekologisia arvoja itselleen tärkeinä tai erittäin tärkeinä. Arvojen tärkeydestä huolimatta, vain 52 prosentilla arvot ohjasivat kulutuskäyttäytymistä. Lähes neljänneksellä vastaajista (23 %) koetut arvot eivät juurikaan vaikuttaneet kulutuskäyttäytymiseen. Enemmistö vastaajista (60 %) oli kuitenkin valmiita tekemään ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja, vaikka ne maksaisivatkin enemmän. Tässä vastauksessa näkyi selkeä ero miesten ja naisten välillä ( $p=0,001$ ), mikä käy ilmi taulukosta 4. Naisista täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen kanssa oli 67 prosenttia vastaajista, kun taas miehillä vastaava luku oli 48 prosenttia. Hieman yllättäen vastaajat olivat valmiita toimimaan ympäristön puolesta myös siinä tapauksessa, että muut eivät toimisi samoin.

Taulukko 4. Miesten ja naisten valmius maksaa ympäristöystävällisistä kulutusvalinnoista

<b>Teen ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja, vaikka ne maksaisivatkin enemmän</b>	<b>Miehet</b>	<b>Naiset</b>	<b>Kaikki</b>
Täysin eri mieltä	9 %	1 %	4 %
Jokseenkin eri mieltä	19 %	12 %	14 %
En samaa enkä eri mieltä	24 %	21 %	22 %
Jokseenkin samaa mieltä	24 %	53 %	43 %
Täysin samaa mieltä	24 %	14 %	18 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	$p=0,001$	n=58	n=102 n=160

Vaikka yleisesti ottaen ekologisia kulutusvalintoja pidettiin tärkeinä, tämä ei suoranaisesti heijastunut lentoliikenteeseen. Vain reilu puolet vastaajista (58 %) oli kiinnostuneita lentomatkestamisen ympäristövaikutuksista ja vielä harvemmallalla tämä näkyi käytännössä. Vastaajista vain kolmannes pyrki valitsemaan matkustustavan, joka minimoi matkustuksen ympäristövaikutuksia. Vastuuta myös siirrettiin lentoyhtiöille ja jopa joka kolmas vastaajista piti lentoliikenteen ympäristövaikutuksia lentoyhtiöiden asiana. Ristiriitaa lentoliikenteen ja muun kulutuskäyttäytymisen välillä oli selvennetty kyselyn lopun avoimessa kommenttikentässä muun muassa seuraavilla kommentteilla:

*”Lentämisestä luopuisin muuten kokonaan, mutta puolisoni on kotoisin Meksikosta ja haluan käydä n. kerran vuodessa hänen perhettään ja sukulaisiaan tapaamassa jatkossakin. Muita lentomatkoja en ole tehnyt lähes kymmeneen vuoteen, joten tästä on aika hankala enää vähentää luopumatta jostain sellaisesta, mikä on minulle erittäin tärkeää.”*

*”Sukulaisiani ja perhettäni asuu ulkomailla, jonne joudun lentämään, enkä siten voi kokonaan luopua lentämisestä, enkä haluakaan. Otan ympäristön paremmin huomioon arjessa muilla keinoilla, en esimerkiksi ole ostanut vuosiin uusia vaatteita, en syö punaista lihaa, kierrätän, jne.”*

*”Minua kiinnostaa kyllä kestävä kehitys, mutta lentomatkestaminen ja matkestaminen ylipäättään ei ole se osa-alue, millä karsin valinnoistani ympäristön vuoksi. Miksi? Koska matkestaminen on minulle arvo, jonka kautta opin maailmasta hurjan paljon, enkä matkusta keskimäärin kovin paljoa.”*

Kyselylomakkeen toinen teema käsitteli yleistä tietoisuutta muun muassa lentoliikenteen päästöistä sekä omista vaikutusmahdollisuuksista vaikuttaa niihin. Tutkimustulosten mukaan ihmiset ovat hyvin tietoisia lentomatkestamisesta aiheutuvista päästöistä. Vastaajista peräti 82 prosenttia uskoi olevansa hyvin tai melko hyvin tietoinen kyseisestä aiheesta. Puolet vastaajista myös seurasi aktiivisesti ilmastonmuutokseen liittyvää uutisointia, mikä varmasti osittain selittää hyvää tietoisuutta. Sitä vastoin tietoisuus omista vaikutusmahdollisuuksista vähentää lentomatkestamisesta aiheutuvia päästöjä oli selkeästi heikompaa (63 % tietoisia tai melko tietoisia). Tässä näkyi eroja myös eri ikäisten vastaajien välillä ja vanhemmat vastaajat olivat selvästi nuoria tietoisempia omista vaikutusmahdollisuuksistaan. Erot eivät kuitenkaan olleet tilastollisesti merkitseviä ( $p=0,676$ ). Yli 40-vuotiaista peräti 75 prosenttia oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen kanssa. Alle 30-vuotiailla vastaava luku oli vain 51 prosenttia. (Ks. Taulukko 5.)

Taulukko 5. Eri ikäisten tietoisuus omista vaikutusmahdollisuuksistaan

Olen tietoinen omista vaikutusmahdollisuuksistani vähentää lentomatkestamisesta aiheutuvia päästöjä	alle 30 v	30–39 v	40–49 v	50–61 v	Kaikki	
Täysin eri mieltä	6 %	0 %	0 %	0 %	3 %	
Jokseenkin eri mieltä	17 %	13 %	9 %	25 %	15 %	
En samaa enkä eri mieltä	27 %	15 %	17 %	0 %	20 %	
Jokseenkin samaa mieltä	37 %	38 %	54 %	50 %	42 %	
Täysin samaa mieltä	14 %	33 %	20 %	25 %	21 %	
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	
	$p=0,676$	n=71	n=39	n=35	n=12	n=157

Vielä vaikutusmahdollisuuksia vähemmän ihmiset olivat tietoisia lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmistä. Jopa 43 prosenttia vastaajista oli täysin tai lähes täysin tietämättömiä koko aiheesta. Yli puolille vastaajista myös uusi lipputyyppe, jossa lipun korotettuun hintaan sisältyy päästöhyvitys, oli täysin vieras. Heikosta tietoisuudesta huolimatta, noin puolet vastaajista (47 %) oli halukkaita hyvittämään lentomatkoista aiheutuvia päästöjä. Lentomatkojen määrän noustessa myös halukkuus hyvittämiseen kasvoi. Ainoa poikkeus tässä näkyi 4–6 vuositista lentomatkaa lentävien kohdalla.

Näistä jopa joka kolmas ei ollut halukas hyvittämään lentomatkoista aiheutuvia päästöjä. Tässä kysymyksessä ei näkynyt tilastollisesti merkitseviä eroja ( $p=0,133$ ). Vuosittaisten vapaa-ajan lentomatkojen määrän suhde kompensointihalukkuuteen on havaittavissa taulukossa 6.

Taulukko 6. Vuosittaisten vapaa-ajan lentomatkojen määrän vaikutus kompensointihalukkuuteen

Olen valmis hyvittämään lentomatkoistani aiheutuvia päästöjä	0 lentoa	1–3 lentoa	4–6 lentoa	7–9 lentoa	Kaikki
Täysin eri mieltä	15 %	7 %	4 %	0 %	3 %
Jokseenkin eri mieltä	8 %	13 %	29 %	0 %	15 %
En samaa enkä eri mieltä	41 %	33 %	18 %	0 %	20 %
Jokseenkin samaa mieltä	28 %	35 %	29 %	50 %	42 %
Täysin samaa mieltä	8 %	13 %	21 %	50 %	21 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	$p=0,133$	$n=39$	$n=86$	$n=28$	$n=155$

Vastaajista noin puolet (48 %) oli valmiita maksamaan enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy päästökompensointi. Tässä asiassa nousi esiin eri sukupuolten väliset erot, jotka olivat myös tilastollisesti merkitseviä ( $p=0,038$ ). (Ks. Taulukko 7.) Miehistä 41 prosenttia ja naisista 51 prosenttia oli täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen kanssa. Toisessa ääripäässä miehistä 40 prosenttia ja naisista vain 24 prosenttia oli täysin tai jokseenkin eri mieltä väitteen kanssa. Näiden tulosten valossa naiset näyttivät olevan keskimäärin miehiä valmiimpia maksamaan lentolipusta enemmän.

Taulukko 7. Miesten ja naisten valmius maksaa enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy lentomatkan päästökompensointi

Olen valmis maksamaan enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy lentomatkan päästökompensointi	Miehet	Naiset	Kaikki	
Täysin eri mieltä	14 %	10 %	11 %	
Jokseenkin eri mieltä	26 %	14 %	18 %	
En samaa enkä eri mieltä	19 %	25 %	23 %	
Jokseenkin samaa mieltä	22 %	35 %	31 %	
Täysin samaa mieltä	19 %	16 %	17 %	
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	
	$p=0,038$	$n=58$	$n=102$	$n=160$

Kyselyn kolmannessa teemassa syvennyttiin käytännön toimiin. Seuraavien kysymysten tavoitteena oli selvittää, miten ekologiset arvot näkyvät käytännössä ja mistä ihmiset ovat ympäristön vuoksi valmiita luopumaan. Vaikka vastaajista 38 prosenttia otti huomioon ympäristövaikutukset suunnitellessaan lomamatkojaan, yli kolmanneksella vastaajista ympäristövaikutukset eivät vaikuttaneet päätöksentekoon. Myöskään lisääntyneellä tiedolla ilmastonmuutoksesta ei näyttänyt olevan merkittävää vaikutusta ja vain noin kolmanneksella vastaajista lisääntynyt tieto ilmastonmuutoksesta oli vaikuttanut vapaa-ajan lentomatkestamiseen. Lähes puollilla vastaajista (48 %) lisääntyneellä tiedolla ei ollut tähän vaikutusta.

Tutkimustulosten mukaan noin puolet vastaajista (49 %) oli valmiita tinkimään lentomatkestamisesta ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Hyvästä valmiudesta huolimatta tämä ei vielä ollut toteutunut käytännössä, sillä vain noin neljännes (24 %) vastaajista oli tietoisesti vähentänyt vapaa-ajan lentomatkestamistaan siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi. Naisilla prosenttiosuudet olivat hieman korkeammat, mutta yleisesti ottaen tässä ei näkynyt merkittäviä eroja eri sukupuolten välillä ( $p=0,111$ ). (Ks. Taulukko 8.) Huomionarvoista tässä väitteessä oli täysin tai jokseenkin eri mieltä olevien korkea prosenttiosuus (54 %).

Taulukko 8. Miesten ja naisten tietoinen vapaa-ajan lentomatkojen vähentäminen siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi

Olen tietoisesti vähentänyt vapaa-ajan lentomatkestamistani siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi	Miehet	Naiset	Kaikki
Täysin eri mieltä	41 %	27 %	33 %
Jokseenkin eri mieltä	16 %	25 %	21 %
En samaa enkä eri mieltä	26 %	20 %	22 %
Jokseenkin samaa mieltä	9 %	13 %	11 %
Täysin samaa mieltä	9 %	16 %	13 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	$p=0,111$	n=58	n=102 n=160

Taulukko 9 kertoo hyvin arvojen ja käytännön toimien välisestä ristiriidasta. Vastaajista tasan puolet (50 %) oli jokseenkin samaa mieltä ”teen ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja, vaikka ne maksaisivatkin enemmän” -väitteen kanssa, mutta tämä ei kuitenkaan näkynyt vapaa-ajan lentomat kustamisen vähentämisenä. Myöskään täysin samaa mieltä tämän väitteen kanssa olevista 21 prosentilla ympäristöystävälliset kulutusvalinnat eivät heijastuneet lentoliikenteeseen. Toisin sanoen ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja tehdään, vaikka ne maksaisivatkin enemmän, mutta vapaa-ajan lentomat kustamista ei olla kuitenkaan tietoisesti vähennetty. Näiden tutkimustulosten valossa ympäristöystävälliset kulutusvalinnat näyttäisivät kohdistuvan johonkin muuhun kuin vapaa-ajan lentomat kustamiseen. Taulukossa näkyvät ristiriitaiset tulokset olivat myös tilastollisesti merkitseviä ( $p=0,001$ ).

Taulukko 9. Ympäristöystävällisten kulutusvalintojen suhde vapaa-ajan lentomat kustamiseen

Olen tietoisesti vähentänyt vapaa-ajan lentomat kustamistani siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi	Teen ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja, vaikka ne maksaisivatkin enemmän						
	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä	Kaikki	
Täysin eri mieltä	83 %	57 %	40 %	24 %	14 %	33 %	
Jokseenkin eri mieltä	0 %	22 %	26 %	26 %	7 %	21 %	
En samaa enkä eri mieltä	17 %	13 %	11 %	25 %	36 %	22 %	
Jokseenkin samaa mieltä	0 %	9 %	14 %	13 %	7 %	11 %	
Täysin samaa mieltä	0 %	0 %	9 %	12 %	36 %	13 %	
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	
	$p=0,001$	n=6	n=23	n=35	n=68	n=28	n=160

Sama ristiriita valmiuden ja konkreettisten toimien välillä näkyi päästökompensoinnissa. Vaikka 47 prosenttia vastaajista oli valmiita kompensoimaan lentomat kustamista aiheutuvia päästöjä, vain noin 13 prosenttia vastaajista oli todellisuudessa tehnyt näin. Enemmistö vastaajista, jotka olivat kompensoineet päästöjä, olivat tehneet tämän päästöhyvitysmaksuilla sekä lentoyhtiön omien järjestelmien että erilaisten luonnonsuojelusäätiöiden kautta. Osa vastaajista kertoi myös kompensoivansa lentämistä muilla tietoisilla valinnoilla, muun muassa vähentämällä lihansyöntiä, pyöräilemällä sekä käyttämällä julkista liikennettä. Kompensointeja oli tapahtunut kaiken ikäisten keskuudessa ja tulokset eivät olleet tilastollisesti merkitseviä ( $p=0,621$ ). Merkittävää tuloksissa oli täysin eri mieltä olevien, eli täysin kompensoimattomien vastaajien korkea prosenttiosuus kaikissa ikäluokissa. Eri ikäisten vastaukset näkyvät taulukossa 10.

Taulukko 10. Eri ikäisten päästökompensoinnit

Olen kompensoinut lentomat kustuksen päästöjäni, jos olet niin miten?	alle 30 v	30–39 v	40–49 v	50–61 v	Kaikki
Täysin eri mieltä	53 %	48 %	55 %	67 %	53 %
Jokseenkin eri mieltä	19 %	18 %	6 %	8 %	15 %
En samaa enkä eri mieltä	19 %	18 %	21 %	17 %	19 %
Jokseenkin samaa mieltä	7 %	9 %	6 %	8 %	8 %
Täysin samaa mieltä	1 %	6 %	12 %	0 %	5 %
<b>Yhteensä</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	$p=0,621$	n=73	n=39	n=36	n=12 n=160

Kyselylomakkeen neljäs tema keskittyi koronapandemian laajempiin vaikutuksiin. Pitkään jatkuneella pandemialla on ollut merkittäviä vaikutuksia jokapäiväiseen elämäämme ja aihe on edelleen ajankohtainen. Tästä syystä halusin ottaa aiheen käsitteilyyn myös tässä tutkimuksessa. Koronapandemian myötä olemme sopeutuneet uuteen normaaliin ja arkemme on muuttunut monella tapaa. Tämä on näkynyt myös kulutuskäyttäytymisessä. Noin kolmanneksella tähän kyselyyn vastanneista koronapandemia oli muuttanut arvomaailmaa ekologisemmaksi ja vielä suuremmalla osalla vastaajista (40 %) koronapandemia oli muuttanut kulutuskäyttäytymistä ympäristöystävällisemmäksi. Tämän lisäksi lähes puolet (46 %) vastaajista uskoi, että koronapandemialla tulee olemaan pysyviä vaikutuksia heidän kulutuskäyttäytymiseensä.

Yksi koronapandemiasta eniten kärsineistä aloista on ollut lentoliikenne. Tämän tutkimuksen mukaan, usko lentoliikenteen elpymiseen on kaikesta huolimatta vahva ja vain 17 prosenttia vastaajista epäili tämän toteutumista. Vaikka koronapandemialla uskottiin olevan pysyviä vaikutuksia kulutuskäyttäytymiseen, ei tämä suoraan heijastunut vapaa-ajan lentomatkestamiseen. Koronapandemian myötä vapaa-ajan lentomatkestamisesta oli kuitenkin tullut vähemmän tärkeää noin kolmannekselle vastaajista ja kolmannes vastaajista myös aikoi jatkossa vapaaehtoisesti rajoittaa vapaa-ajan lentomatkestamistaan.

Tutkimustuloksissa oli selvästi havaittavissa epävarmuutta tulevaisuudesta, mutta myös ulkomaan lomamatkojen kaipuuta. Noin kolmanneksella vastaajista ei ollut suunnitelmia vähentää vapaa-ajan lentomatkestamistaan ja noin 14 prosenttia vastaajista uskoi tulevaisuudessa lentävänsä jopa enemmän kuin ennen koronapandemian alkua. Epävarmasta maailman tilanteesta huolimatta, neljännes vastaajista aikoi matkustaa ulkomaille lentäen heti tilanteen salliessa. Kaikki neljännes teeman väitteet vastauksineen on koottu taulukkoon 11.



Taulukko 11. Koronapandemian vaikutuksia ekologiseen ajatteluun ja käyttäytymiseen

	Täysin eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	En samaa enkä eri mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Täysin samaa mieltä
Koronapandemian myötä arvomaailmani on muuttunut ekologisemmaksi	18 %	20 %	27 %	28 %	8 %
Koronapandemia on muuttanut kulutuskäyttämistäni ympäristöystävällisemmäksi	18 %	19 %	24 %	30 %	9 %
Uskon, että koronapandemialla on pysyviä vaikutuksia kulutuskäyttämiseeni	16 %	16 %	23 %	35 %	11 %
Uskon lentoliikenteen elpyvän koronapandemian jälkeen	3 %	14 %	16 %	38 %	29 %
Koronapandemian myötä vapaa-ajan lentomatkustamisesta on tullut minulle vähemmän tärkeää	18 %	20 %	27 %	23 %	13 %
Aion jatkossa vapaaehtoisesti rajoittaa vapaa-ajan lentomatkustamistani	22 %	25 %	22 %	22 %	10 %
Uskon, että tulevaisuudessa tulen lentämään enemmän	30 %	33 %	24 %	10 %	4 %
Aion vapaa-ajallani matkustaa ulkomaille lentäen heti kun tilanne sallii	35 %	25 %	15 %	15 %	11 %

## 7 Pohdinta

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää ekologisten arvojen vaikutusta suomalaisten vapaa-ajan lentomatkestamiseen. Arvojen lisäksi tutkimus pyrki selvittämään, mitä kestävä kehitys ja vastuullisuus kuluttajille merkitsevät ja miten tämä näkyy käytännössä. Käytännön toimintaan liittyen työn tavoitteena oli selvittää, miten suomalaiset kuluttajat olisivat konkreettisesti valmiita hyvittämään vapaa-ajan lentomatkoista aiheutuvia päästöjä. Miten koetut arvot siis näkyvät käytännössä?

Tutkimuksessa esiin noussut huoli ilmastonmuutoksesta ei tullut yllätyksenä. Aihe on ollut pitkään tapetilla ja huoli on ehdottomasti aiheellinen. Kasvava huoli on näkynyt myös aikaisemmissa tutkimuksissa – muun muassa Kansan arvot -tutkimuksessa vuonna 2018 sekä Resurssiviisas kansalainen -tutkimuksessa vuonna 2019. Yhtä yksiselitteistä ei kuitenkaan näyttäisi olevan se, miten koemme itse voivamme vaikuttaa ilmastonmuutoksen etenemiseen. Usko omiin vaikutusmahdollisuuksiin jakoi tässä tutkimuksessa mielipiteitä. Etenkin miehet olivat naisia epäileväisempiä omista vaikutusmahdollisuuksistaan ja vastuuta myös siirrettiin isommille toimijoille kuten valtioille ja yrityksille. Myös aikaisemmat tutkimukset ovat osoittaneet naisten olevan yleisesti ottaen ympäristövastuullisempia ja heidän suhtautumisensa vihreisiin tuotteisiin ja niiden mainontaan on todettu olevan miehiä myönteisempää (Haytko & Matulich 2008, 9; Booi Chen & Teck Chai 2010, 30).

Vaikka ajatuksen tasolla haluaisimme toimia ekologisesti, ei tämä kuitenkaan aina toteudu käytännössä. Sama pätee myös arvoihin. On huomattavasti helpompaa kokea arvo tärkeäksi kuin toimia arvon mukaan. Tutkimustuloksissa näkynyt ristiriita ekologisten arvojen ja kulutuskäyttäytymisen välillä on näkynyt myös aikaisemmissa tutkimuksissa (Salonen 2010, 236–237; Haanpää 2009, 70–71; Pantzar 2008, 159; Hyyry 2019, 29). Vaikka huoli ilmaston tilasta on vuosi vuodelta kasvanut, ei tämä ole suoraan näkynyt kulutuksen vähentämisenä. Toiminnassaan suomalaisten on sanottu olevan vielä suhteellisen passiivisia. Kulutuskäyttäytymistä ohjaavia motiiveja on lukuisia, ja vaikuttaisi siltä, että monet muut asiat ajavat edelleen ekologisuuden edelle.

Kaikesta huolimatta aikaisemmat tutkimustulokset osoittavat, että ympäristöystävällisistä kulutusvalinnoista ollaan valmiita maksamaan. Tämä selittyy osittain ekologisuuden trendikkyydellä. Wilskan ja Nyrhisen mukaan etenkin keski-ikäiset, korkeasti koulutetut naiset ovat tässä asiassa valveutuneita ja valmiita maksamaan ekologisesti tuotetuista tuotteista ja palveluista (Nyrhinen & Wilska 2012, 37). Sama nousi esiin myös tässä tutkimuksessa. Tämän tutkimuksen perusteella valmiutta löytyisi myös siinä tapauksessa, että muut eivät toimisi samoin. Tässä näkyi selvä ristiriita aikaisemman tutkimustiedon kanssa. Muun muassa EVAn arvo- ja asennetutkimuksen mukaan suomalaiset ovat valmiita toimimaan ympäristön puolesta vain siinä tapauksessa, että naapurikin toimii samoin (Metelinen 2019, 7).

Vaikka kulutus ei varsinaisesti olekaan vähentynyt, ovat ekologiset kulutusvalinnat lisääntyneet. Näitä valintoja tehdään ennen kaikkea arjessa. Muutoksia on tapahtunut myös vapaa-ajan matkustamisessa, mutta muutokset ovat olleet maltillisempia. (Hyry 2019, 69.) Kun tulee aika lähteä lomamatkalle, matkan ekologisuus ei välttämättä nouse tärkeimmäksi kriteeriksi. Lomamatkat ovat tunteita herättäviä ja myös tässä tutkimuksessa näiden matkojen tärkeyttä perusteltiin monin eri tavoin. Monet kertoivat arjessa huomioivansa ympäristönäkökulman ja kantavansa näin vastuuta ympäristön tilasta. Ihmiset olivat valmiita tinkimään monista asioista, mutta useimmilla vuosittainen lentomatka ei kuulunut näihin asioihin. Avoimissa kommentteissa kiteytyi hyvin vapaa-ajan lentomatkustamiseen liittyvä monipuolisuus ja erilaiset syyt matkustaa. Helposti vapaa-ajan matkaa ajatellaan lomalentoa Gran Canariaalle, vaikka todellisuudessa ihmisillä on lukuisia eri syitä lentää. Globalisaation myötä maailma on lähentynyt - ihmiset opiskelevat, työskentelevät, ystävystyvät ja rakastuvat yli rajojen. Tämä aiheuttaa perhesuhteiden laajentumisen ja eri kulttuurien välisen yhdistymisen. Kun ympäristönäkökulma otetaan huomioon arjessa, ei vuosittaisesta lomalennosta koeta huonoa omaatuntoa. Matkustamisesta on tullut myös arvo, jonka kautta opitaan ja avarretaan maailmankuvaa.

Aikaisemmat tutkimukset ovat osoittaneet, että länsimaalaisilla on hyvä tietoisuus lentomatkestamisesta aiheutuvista päästöistä (Brouwer, Brander & Van Beukering 2008, 310). Korkea tietoisuus näkyi myös tässä tutkimuksessa. Tutkimuksessa korostui ennen kaikkea ihmisten tietämättömyys lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmistä sekä omista vaikutusmahdollisuuksista vähentää lentoliikenteen päästöjä. Myös tämä on linjassa aikaisemman tutkimustiedon kanssa, jonka mukaan myös usko päästöhyvitysjärjestelmien toimivuuteen on heikko (Lu & Wang 2018, 96). Heikko tietoisuus korostui etenkin nuorten vastaajien keskuudessa. Tietoisuuden ollessa heikkoa, on ymmärrettävää, ettei kompensointiakaan tapahdu. Tämä on varmasti asia, johon lentoyhtiöiden tulisi tulevaisuudessa keskittyä entistä enemmän. Vaikka tietoisuus päästöhyvitysjärjestelmistä oli tutkimuksen mukaan suhteellisen heikkoa, halukkuutta hyvittää lentomatoista aiheutuvia päästöjä löytyi sitäkin enemmän. Ihmiset olivat myös valmiita maksamaan enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy päästökompensointi. Tämän tutkimustiedon valossa näyttäisi siltä, että oikeanlaisella markkinoinnilla ja tiedotuksen lisäämisellä olisi mahdollista lisätä lentomatkestajien päästöhyvityksiä. Varmasti myös uudelle lipputyypille, jossa lipun hintaan sisältyy päästöhyvitys, löytyisi kysyntää.

Hieman yllättäen vuosittaisten vapaa-ajan lentomatkojen määrä ennen koronapandemian alkua oli tässä tutkimuksessa hyvin maltillinen – keskimäärin yksi matka vuodessa. Uskon, että tässä on kuitenkin paljon vaihtelua eri ihmisten välillä. Kaikki eivät matkusta vuosittain ollenkaan ja toisille vapaa-ajan lentomatoja kertyy useita. Tässä tapauksessa myös tutkimuksen otoksella on voinut olla vaikutusta tutkimustulokseen, sillä kaikki vastaajat olivat opiskelijoita. Tästä syystä myös lentomatkojen määrää eri elämäntilanteissa on tämän tutkimuksen perusteella vaikeaa vertailla. Näiden tulosten valossa on kuitenkin selvää, että elämäntilanteesta riippumatta ihmisiltä löytyy halukkuutta kompensoida lentomatoista aiheutuvia päästöjä. Tässä tutkimuksessa lentomatkojen määrän noustessa myös kompensointihalukkuus kasvoi. Tämän perusteella vaikuttaisi siltä, että enemmän lentävät ovat myös halukkaampia kompensoimaan lentomatoista aiheutuvia päästöjä.

Vaikka tietoisuus ilmastonmuutoksesta on viime vuosina lisääntynyt, ei tällä tutkitusti ole ollut merkittävää vaikutusta vapaa-ajan lentomatkestamiseen. Tämän tutkimuksen lisäksi sama ilmiö on näkynyt myös aikaisemmissa tutkimuksissa muun muassa Isonsa-Britanniassa (Alcock ym. 2017, 146). Tiedotuksen lisäämisellä ei siis näyttäisi olevan merkittävää vaikutusta ihmisten käyttäytymiseen. Lomamatkat ovat usein suunniteltuja ja kauan odotettuja. Koululaisten ja työssäkäyvien loma-ajat rajoittavat lomamatkojen ajankohtaa sekä käytössä olevaa aikaa. Vaikka lentomatkestaminen ei olisikaan se ympäristöystävällisin vaihtoehto, on se usein käytännöllisin ja nopein tapa siirtyä paikasta toiseen. Yli kolmannes tämän tutkimuksen vastaajista myönsi, että matkestamisen ympäristövaikutukset eivät vaikuta heidän päätöksenteoonsa suunniteltaessa lomamatkoja. Vaikka arjessa ympäristönäkökulma huomioitaisiin kuinka hyvin tahansa, lomamatkoilla tästä tämän tutkimuksen tulosten perusteella lipsutaan helposti. Ilmoitetut ekologiset arvot eivät siis aina välttämättä johda ekologiseen toimintaan lomalentojen osalta.

Lentomatkestamisen vähentämisestä näyttäisi olevan vielä pitkä matka siitä luopumiseen. Aikaisemmat kansainväliset tutkimukset ovat selvästi osoittaneet, miten haluttomia ihmiset ovat luopumaan vapaa-ajan lentomatkestamisesta. (Higham, Cohen & Cavaliere 2013, 26). Sama haluttomuus nousi esiin myös tässä tutkimuksessa, jossa selvä enemmistö vastaajista ei ollut valmis luopumaan vapaa-ajan lentomatkestamisesta. Tämän tutkimustiedon valossa valmiutta päästökompensointiin voidaan kuitenkin pitää positiivisena suuntana. Vaikka vapaa-ajan lentomatkestamisesta ei olla valmiita luopumaan, ovat ihmiset jollain tapaa valmiita ottamaan vastuuta lentämisen ympäristövaikutuksista. Tämän hetken suurimpana haasteena näyttäisi olevan valmiuden ja käytännön toimien välinen ristiriita. Eri mahdollisuudet päästökompensointeihin eivät selvästikään ole vielä tavoittaneet kaikkia lentomatkestajia.

Koronapandemian osalta maailma näyttää jo valoisammalta. Maailmanlaajuinen rokotuskattavuus on kasvanut ja matkestusrajoituksia on hiljalleen alettu vapauttamaan. Myös lentoliikenteen näkökulmasta ilmassa on toiveikkuutta. Tällä hetkellä voimme vain spekuloida, millaisia pysyviä vaikutuksia pandemialla on ollut kansainväliseen

matkustamiseen ja miten matkustaminen tulee mahdollisesti tulevaisuudessa muuttumaan. Tästä poikkeuksellisesta ajasta huolimatta, usko lentoliikenteen elpymiseen on vahva. Merkkejä tästä on jo nähtävillä ja tulevan talven lomamatkoja varataan ahkerasti (Laitinen 2021). Kun tämä tutkimus keväällä 2021 toteutettiin, monet uskoivat vähentävänsä tulevaisuudessa vapaa-ajan lentomatkustamistaan. Lentomatkustamisesta oli tullut vähemmän tärkeää. Matkustusrajoitusten purkaminen ei vielä keväällä näyttänyt ajankohtaiselta ja haaveet ulkomaan matkoista tuntuivat kaukaisilta. Näissä olosuhteissa lentämisen vähentäminen voi tuntua helpolta ja jopa loogiselta, kun se muutenkin on olosuhteiden pakosta vähentynyt tai loppunut kokonaan.

Lomamatkojen ostobuumi osoittaa kuitenkin hyvin ihmisiin patoutuneen tarpeen matkustaa. Tulevaisuuden epävarmuudesta huolimatta, tässäkin tutkimuksessa näkyi selvästi ulkomaan matkojen kaipuu. Selvällä enemmistöllä kyselyyn vastanneista ei ollut tulevaisuudessa aikomusta vähentää vapaa-ajan lentomatkustamista ja osalla oli suunnitelmissa jopa matkojen lisääminen. Vaikka enemmistö suomalaisista toivoisi, että koronapandemia vähentäisi pysyvästi ihmisten kuluttamista ja matkustamista, vain harva uskoo tämän todella toteutuvan. Tämä käy ilmi EVAn arvo- ja asennetutkimuksesta. Samaan aikaan, kun suomalaisten ympäristöhuoli on tutkimusten mukaan kasvanut, kertovat tilastot suomalaisten innokkaasta matkustamisesta ulkomaille. (Haavisto 2020, 7.) Aikaisemmissa tutkimuksissa näkynyt ristiriita nousi esiin myös tässä tutkimuksessa. Ajatuksen tasolla ulkomaille lentämisestä ollaan valmiita tinkimään, mutta käytännössä tämä toteutuu harvemmin.

Henkilökohtaisesti uskon, että ihmisten luontainen halu matkustaa ei ole katoamassa mihinkään. Vaikka virtuaalimatkustamisen mahdollisuuksista on puhuttu pitkään, on fyysisen matkustamisen korvaamiseen vielä matkaa. Matkustamisen tarjoamat ainutlaatuiset kokemukset ja kohtaamiset, itsensä kehittäminen, uusista kulttuureista oppiminen sekä maailmankuvan avartuminen ovat vain muutamia esimerkkejä asioista, joita fyysinen matkustaminen meille tarjoaa. Näitä kokemuksia on tietenkin mahdollista saada myös lähempänä. Koronapandemian aikana uuteen suosioon nousut lähimatkailu tulee varmasti olemaan kilpaileva vaihtoehto tulevaisuuden kaukomatkoille.

Viimeaikaiset merkit kansainvälisen lentoliikenteen vilkastumisesta kuitenkin osoittavat, että ainakin toistaiseksi myös ulkomaan matkoille on kysyntää.

Tämän tutkimuksen osalta yksi suurimmista oivalluksista on ehdottomasti ihmisten vahva halu kompensoida lentomatkoista aiheutuvia päästöjä. Ihmiset haluavat vaikuttaa. Tämä on ehdottomasti positiivinen uutinen myös lentoyhtiöiden näkökulmasta. Tähän asti esteenä on ollut ainakin tietämättömyys omista vaikutusmahdollisuuksista sekä mitä ilmeisemmin markkinoinnin puute. Ekologisilla arvoilla ei näyttäisi tämän tutkimuksen perusteella olevan kovinkaan suurta vaikutusta vapaa-ajan lentomatkustamiseen, joten kompensointeja todella tarvitaan. Jotta näin tapahtuisi, kompensoinnin tulisi onnistua mahdollisimman vaivattomasti jo matkaa varatessa ja tiedon tulisi olla helposti saatavilla. Päästökompensoinnin voisi sisällyttää lentolipun hintaan. Kompensoinneilla vaikutetaan tietenkin vain välillisesti lentoliikenteen päästöihin, mutta kokonaiskuvassa kaikella on merkitystä. Käytännössä kompensoinnit tarjoavat matkustajille mahdollisuuden kantaa vastuuta lentämisen ympäristövaikutuksista. Jokainen teko kohti vähäpäästöisempää lentoliikennettä on merkityksellinen, ja jokaisella meistä on mahdollisuus vaikuttaa. Ainakin tämän tutkimuksen perusteella, potentiaalisia osallistujia päästövähennystalkoisiin näyttäisi löytyvän.

## 7.1 Tutkimuksen luotettavuuden arviointia

Tutkimuksen validiteettiin pyrittiin vaikuttamaan jo tutkimuksen suunnitteluvaiheessa. Mahdollisia tutkimusmenetelmiä arvioitiin kriittisesti ja arvioinnin perusteella tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvantitatiivinen kyselytutkimus. Kyselylomake testattiin ja lomakkeen lopullinen muoto rakennettiin tästä saadun palautteen perusteella. Ajankohtainen aihe herätti keskustelua ja palautetta oli annettu rohkeasti myös vastaajien toimesta. Tutkimuksesta saadun palautteen perusteella kyselylomake oli onnistunut. Kyselylomakkeeseen valitut kysymykset myös tuottivat vastaukset tutkimuskysymyksiin. Ekologisten arvojen vaikutuksesta kulutuskäyttäytymiseen on tehty useita aikaisempia tutkimuksia ja aiheesta löytyi sekä kotimaista että kansainvälistä tutkimustietoa. Tästä tutkimuksesta saadut tulokset ovat hyvin linjassa aikaisemman

tutkimustiedon kanssa. Lentoliikenteen osalta tämä tutkimus toi uutta näkökulmaa aiheeseen.

Vastaajien tavoittamiseen tutkimuksessa käytettiin Jyväskylän ammattikorkeakoulun opiskelijatietokantaa, ja kyselyyn vastanneet olivat koulun suomenkielisiä opiskelijoita. Vilkan (2007, 57) mukaan tilastollisia menetelmiä käytettäessä suositeltu vastaajien vähimmäismäärä on 100. Otoksoon viitearvot vaihtelevat kuitenkin paljon tapauksesta riippuen ja tähän vaikuttavia tekijöitä on syytä arvioida kriittisesti (Heikkilä 2014, 43; Franklin 2013, 174). Tässä tutkimuksessa vastauksia saatiin 160, mitä voidaan määrällisesti pitää hyvänä otoksena. Tuloksia yleistettäessä on kuitenkin huomioitava, että kysely lähetettiin vain JAMKin opiskelijoille, ja näistäkin vain heille, jotka olivat antaneet suostumuksensa sähköpostiosoitteensa jakamiseen. Vaikka tutkimuksessa käytetty tietokanta olikin suppea, oli vastaajien ikäjakauma tästä huolimatta yllättävän laaja. Myös vastaajien taustat sekä elämäntilanteet olivat hyvin vaihtelevia, mikä näkyi vastausten monipuolisuudessa.

Tutkimuksen reliabiliteetin näkökulmasta on syytä pohtia, ketkä mahdollisesti valikoituivat vastaamaan tähän kyselytutkimukseen. Tutkimuksen vastausprosentti oli 18 %, joten valikoitumista tapahtui väistämättä. Kyselyyn vastanneiden vuosittaiset lentomäärät olivat maltillisia, joten kyselyyn vastanneet saattoivat olla keskimääräistä vähemmän lentokoneella matkustavia henkilöitä. Toisaalta tutkimuksen aiheen perusteella voisi olettaa, että lentämisestä ja yleisesti matkailusta kiinnostuneet vastasivat kyselyyn muita useammin. Tässä tapauksessa tutkimuksen luotettavuutta olisi varmasti lisännyt laajempi ja paremmin fokusoitu otanta. Mikäli tutkimus olisi toteutettu esimerkiksi lentoasemalla, on mahdollista, että tutkimustulokset olisivat olleet erilaisia.

Tutkimus toteutettiin koronapandemian aikana keväällä 2021, jolloin ulkomaille matkustamista suositeltiin välttämään. Ihmiset viettivät tavallista enemmän aikaa kotona ja elämä oli muutenkin hyvin poikkeuksellista. Tutkimuksen ajankohta herättää väistämättä ajatuksia tämän mahdollisista vaikutuksista tutkimustuloksiin. Tätä on kuitenkin



äärimmäisen vaikea arvioida, sillä etenkin lentoliikenteen näkökulmasta vastaavaa tilannetta ei ole koskaan aikaisemmin koettu. Poikkeuksellinen tilanne myös osaltaan vaikutti tutkimusmenetelmän valintaan, vaikka hyvin todennäköisesti menetelmä olisi ollut sama tilanteesta riippumatta. Tässä tilanteessa verkkokysely oli ehdottomasti helpoin toteuttaa eikä kilpailevia vaihtoehtoja noussut esiin.

## 7.2 Jatkotutkimusaiheita

Jatkotutkimuksena olisi mielenkiintoista tutkia laajemmin, miten ihmisten arvot todellisuudessa näkyvät käytännössä. Kuten todettua, usein arvot ja käyttäytyminen ovat ristiriidassa keskenään. Yleisimmin arvotutkimus perustuu ihmisen itse ilmoittamaan käyttäytymiseen, mikä voi olla kaukana todellisesta käyttäytymisestä. Tämän realistinen tutkiminen vaatisi todennäköisesti havainnointia, mitä pidetään yleisesti ottaen kalliina menetelmänä. Toinen mielenkiintoinen tutkimuskohde olisi koronapandemian pidempiaikaiset vaikutukset ihmisten kulutuskäyttämiseen ja ekologisiin arvoihin. Koronapandemialla on jo nyt ollut lukuisia positiivisia vaikutuksia ympäristöön. Ihmiset ovat osittain tiedostamattaan omaksuneet uusia ympäristöystävällisiä toimintamalleja, jotka mahdollisesti jäävät pysyviksi. Vielä on liian aikaista ennakoita pandemian pysyviä vaikutuksia, mutta tulevaisuudessa tämän tutkiminen tulee muuttamaan ajankohtaiseksi.

Samaan aiheeseen liittyen olisi tietenkin kiinnostavaa tutkia myös vapaa-ajan lentomatkustamista. Miten koronapandemia todella muutti matkustamista, vai muuttiko? Tällä hetkellä näyttäisi siltä, että pandemian suurimmat vaikutukset tulevat kohdistumaan bisnesmatkustamiseen, mutta miten käy vapaa-ajan lentojen? Lentoliikenteen melko lyhyen historian aikana, lukuisat maailman tapahtumat ovat muokanneet alaa ja jättäneet jälkensä. Tulevat vuodet tulevat näyttämään, millaisia pidempiaikaisia vaikutuksia koronapandemialla on ollut ja miten ala tulee kriisistä toipumaan. Tähän liittyen löytyy varmasti lukuisia tutkimusaiheita.

## Lähteet

Abu-Rayash, A. & Dincer, I. 2020. Analysis of mobility trends during the COVID-19 coronavirus pandemic: Exploring the impacts on global aviation and travel in selected cities. *Energy Research & Social Science*, 68, 1–9. Viitattu 17.11.2020.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629620302681>

Alcock, I., White, M. P., Taylor, T., Coldwell D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., Corner, A., Vardoulakis, S. & Fleming, L. E. 2017. “Green” on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviors but not discretionary air travel. *Global Environmental Change*, 42, 136–147. Viitattu 11.2.2021.

[https://www.researchgate.net/publication/312509414\\_Green\\_on\\_the\\_ground\\_but\\_not\\_in\\_the\\_air\\_Pro-environmental\\_attitudes\\_are\\_related\\_to\\_household\\_behaviours\\_but\\_not\\_discretionary\\_air\\_travel](https://www.researchgate.net/publication/312509414_Green_on_the_ground_but_not_in_the_air_Pro-environmental_attitudes_are_related_to_household_behaviours_but_not_discretionary_air_travel)

Annual Review 2019. IATA. Viitattu 22.11.2019.

<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2019.pdf>

Annual Review 2020. IATA. Viitattu 2.12.2020.

<https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>

ATAG Facts and Figures. 2018. ATAG (Air Transport Action Group). Viitattu 22.11.2019.

<https://www.atag.org/facts-figures.html>

Autere, S. 2019. Suomalaiset pitävät kestäviä elämäntapoja tärkeinä – nuoret edelläkävijöitä ilmastoteoissa. *Sitra*. Viitattu 14.10.2020.

<https://www.sitra.fi/uutiset/suomalaiset-pitavat-kestavia-elamantapoja-tarkeina-nuoret-edellakavijoita-ilmastoteoissa/>

Autio, M. & Wilska, T-A. 2003. Vihertävät tytöt ja vastuuttomat pojat – nuorten kuluttajien ympäristöasenteet. *Nuorisotutkimus* 2/2003. Viitattu 6.11.2020.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/33879/Autio\\_Wilska\\_2003NT\\_lehti.pdf?se](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/33879/Autio_Wilska_2003NT_lehti.pdf?se)

Beaver, K. 2020. Two thirds of Britons believe Climate Change as serious as Coronavirus and majority want Climate prioritized in economic recovery. Ipsos MORI. Viitattu 16.10.2020.

<https://www.ipsos.com/ipsos-mori/en-uk/two-thirds-britons-believe-climate-change-serious-coronavirus-and-majority-want-climate-prioritised>

Bergström, S. & Leppänen, A. 2015. *Yrityksen asiakasmarkkinointi*. Helsinki: Edita. Viitattu 5.10.2020.

<https://www.elliblibrary.com/reader/9789513766894>

Booi Chen, T. & Teck Chai, L. 2010. Attitudes towards the Environment and Green Products: Consumer's perspective. *Management Science and Engineering*, 4, 2, 27–39. Viitattu 8.12.2021.

<http://www.flr-journal.org/index.php/mse/article/view/j.mse.1913035X20100402.002>

Brouwer, R., Brander, L. & Van Beukering, P. 2008. "A convenient truth": air travel passengers' willingness to pay to offset their CO2 emissions. *Climatic Change*, 90, 299–313. Viitattu 18.12.2020.

<https://link.springer.com/article/10.1007/s10584-008-9414-0>

Brunet, R. 2011. *Sustainable Geography*. ISTE Ltd. & John Wiley & Sons, Inc. Viitattu 14.12.2021.

<https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.jamk.fi:2443/lib/jypoly-ebooks/reader.action?docID=1143639>

Bärlund, A. & Perko, S. 2013. *Kestävä johtajuus. Bisneksen uusi elinehto*. Alma Talent Oy. Viitattu 29.9.2020.

[https://bisneskirjasto-almatalent-fi.ezproxy.jamk.fi:2443/teos/IAJBBXTBBAED#/kohta:KEST\(\(c4\)V\(\(c4\)\)\(\(a0\)JOHTAJUUS\(\(20\)/piste:b0](https://bisneskirjasto-almatalent-fi.ezproxy.jamk.fi:2443/teos/IAJBBXTBBAED#/kohta:KEST((c4)V((c4))((a0)JOHTAJUUS((20)/piste:b0)

Carrigan, M. & de Pelsmacker. 2009. Will ethical consumers sustain their values in the global credit crunch? *International Marketing Review*, 26, 6, 674–687. Viitattu 6.11.2020.

[https://www.academia.edu/23038352/International\\_Marketing\\_Review\\_Will\\_ethical\\_consumers\\_sustain\\_their\\_values\\_in\\_the\\_global\\_credit\\_crunch\\_Article\\_information](https://www.academia.edu/23038352/International_Marketing_Review_Will_ethical_consumers_sustain_their_values_in_the_global_credit_crunch_Article_information)

Chepkemoy, J. 2019. *Oldest Airlines in The World That Are Still Operating*. WorldAtlas. Viitattu 20.11.2019.

<https://www.worldatlas.com/articles/oldest-airlines-in-the-world-that-are-still-operating.html>

Ching, J. & Kajino, M. 2020. Rethinking Air Quality and Climate Change after COVID-19. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17, 14, 51–67. Viitattu 4.12.2020.

<https://www.mdpi.com/1660-4601/17/14/5167/htm>

Ciegis, R., Ramanauskiene, J. & Martinkus, B. 2009. The Concept of Sustainable Development and its Use for Sustainability Scenarios. *Engineering Economics*, 62, 2, 28–37. Viitattu 14.12.2021.

<https://inzeko.ktu.lt/index.php/EE/article/view/11609>

Cohen, S., Higham, J. & Reis, A. C. 2013. Sociological barriers to developing sustainable discretionary air travel behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 21, 7, 982–998. Viitattu 10.2.2021.

[https://www.researchgate.net/publication/272119424 Sociological barriers to developing sustainable discretionary air travel behaviour](https://www.researchgate.net/publication/272119424_Sociological_barriers_to_developing_sustainable_discretionary_air_travel_behaviour)

CORSIA – kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmä. 2019. Traficom. Viitattu 2.12.2020.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/corsia>

Cronberg, T. 2008. Kohti kestävästä kuluttamista. Julkaisussa Kulutuksen politiikat arjen muovaajana. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2008. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus, Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirjoja 4, 134–140. Viitattu 9.10.2020.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen politiikat arjen muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen_politiikat_arjen_muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Curtis, E. A. & Drennan, J. 2013. Quantitative Health Research. Issues and Methods. McGraw-Hill Education, Open University Press. Viitattu 28.11.2021.

<https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.jamk.fi:2443/lib/jypoly-ebooks/reader.action?docID=1336598>

Dedolli-Yasa, S. 2019. Tee maailmasta parempi paikka – Opas vastuullisempiin valintoihin. Viisas Elämä.

Dickinson, J. E., Robbins, D., Filimonau, V., Hares, A. & Mika, M. 2013. Awareness of Tourism Impacts on Climate Change and the Implications for Travel Practice: A Polish Perspective. Journal of Travel Research, 52, 4, 506–519. Viitattu 11.2.2021.

[https://www.researchgate.net/publication/258161372 Awareness of Tourism Impacts on Climate Change and the Implications for Travel Practice A Polish Perspective](https://www.researchgate.net/publication/258161372_Awareness_of_Tourism_Impacts_on_Climate_Change_and_the_Implications_for_Travel_Practice_A_Polish_Perspective)

Dietz, T., Fitzgerald, A. & Shwom, R. 2005. Environmental Values. Annual Review of Environment and Resources, 30, 335–372. Viitattu 9.11.2020.

<https://www.annualreviews.org/doi/full/10.1146/annurev.energy.30.050504.144444#i25>

Dufva, M. 2020. Sitran selvityksiä 162 - Megatrendit 2020. Sitra. Viitattu 16.10.2020.

<https://media.sitra.fi/2019/12/15143428/megatrendit-2020.pdf>

Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. 2020. ICAO. Viitattu 17.11.2020.

[https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO Coronavirus Econ Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf)

El Zowalaty, M. E., Young, S. G. & Järhult, J. D. 2020. Environmental impact of the COVID-19 pandemic – a lesson for the future. Infection Ecology & Epidemiology, 10, 1, Taylor & Francis Online. Viitattu 18.11.2020.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20008686.2020.1768023>

Emas, R. 2015. Brief for GSDR 2015. The Concept of Sustainable Development: Definition and Defining Principles. Florida International University. Viitattu 17.9.2020.  
[https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5839GSDR%202015\\_SD\\_concept\\_definiton\\_rev.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5839GSDR%202015_SD_concept_definiton_rev.pdf)

Finnair tähtää hiilineutraaliksi vuoteen 2045 mennessä. 2020. Finnairin Blue Wings Magazine 16.3.2020. Viitattu 16.11.2020.  
<https://www.finnair.com/fi-fi/bluewings/vastuullisuus/finnair-t%C3%A4ht%C3%A4%C3%A4-hiilineutraaliksi-vuoteen-2045-meness%C3%A4-2053976>

Franklin, M. I. 2013. Understanding research. Coping with the quantitative-qualitative divide. Routledge. Viitattu 28.11.2021.  
<https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.jamk.fi:2443/lib/jypoly-ebooks/reader.action?docID=1046923>

Global Air Navigation Plan 2016–2030. 2016. Capacity & Efficiency. ICAO. Doc 9750-AN/963. Fifth Edition - 2016. Viitattu 17.11.2020.  
<https://www.icao.int/airnavigation/Documents/GANP-2016-interactive.pdf>

Global Market Forecast. 2019. Cities, Airports & Aircraft 2019–2038. Airbus. Viitattu 17.11.2020.  
[http://gmf.airbus.com/assets/pdf/Airbus\\_Global\\_Market\\_Forecast\\_2019-2038.pdf?v=1.0.1](http://gmf.airbus.com/assets/pdf/Airbus_Global_Market_Forecast_2019-2038.pdf?v=1.0.1)

Graver, B., Zhang, K. & Rutherford, D. 2019. CO2 emissions from commercial aviation, 2018. ICCT The International Council on Clean Transportation. Working Paper 2019–16. Viitattu 22.11.2019.  
[https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_CO2-commercl-aviation-2018\\_20190918.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_CO2-commercl-aviation-2018_20190918.pdf)

Haanpää, L. 2009. Vastuullinen kuluttajuus ja ympäristömyönteisyys kulutusaseteissa. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2009, 66–82. Viitattu 8.10.2020.  
[https://www.researchgate.net/profile/Leena\\_Haanpaeae/publication/255612208\\_Vastuullinen\\_kuluttajuus\\_ja\\_ymparistomyotaisyyys\\_kulutusaseteissa/links/574ec25408aec50945bb0116.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Leena_Haanpaeae/publication/255612208_Vastuullinen_kuluttajuus_ja_ymparistomyotaisyyys_kulutusaseteissa/links/574ec25408aec50945bb0116.pdf)

Haavisto, I. 2020. EVA Analyysi: Kansainvälisyyden kahtiajako. Suhtautuminen ulkomaailmaan repii suomalaisia erilleen. Elinkeinoelämän valtuuskunta EVA. Viitattu 18.2.2021.  
[https://www.eva.fi/wp-content/uploads/2020/07/no\\_85.pdf](https://www.eva.fi/wp-content/uploads/2020/07/no_85.pdf)

Harrison, R., Newholm, T. & Shaw, D. 2005. The Ethical Consumer. Sage Publications. Viitattu 6.11.2020.  
[https://books.google.fi/books?hl=fi&lr=&id=iFt-kiRK8ZoMC&oi=fnd&pg=PT1&ots=5roapPyKnM&sig=ISQ8zE1EMDnLw\\_6AmO-tl-2FM5M&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.fi/books?hl=fi&lr=&id=iFt-kiRK8ZoMC&oi=fnd&pg=PT1&ots=5roapPyKnM&sig=ISQ8zE1EMDnLw_6AmO-tl-2FM5M&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)

Hautamäki, A. 2008. Kestävä innovointi. Innovaatiopolitiikka uusien haasteiden edessä. Helsinki: Sitra. Viitattu 1.10.2020.

<https://media.sitra.fi/2017/02/27172618/raportti76-2.pdf>

Haytko, D. L. & Matulich, E. 2008. Green Advertising and Environmentally Responsible Consumer Behaviors: Linkages Examined. *Journal of Management and Marketing Research*, 1, 2–11. Viitattu 21.10.2020.

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.582.8816&rep=rep1&type=pdf>

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Helkama, K. 2015. Suomalaisten arvot – Mikä meille on oikeasti tärkeää? Helsinki: SKS.

Hellström, E. & Hämäläinen, T. 2020. Kiihdyttääkö korona talouden uudistumista? Sitra. Viitattu 24.9.2020.

<https://www.sitra.fi/artikkelit/kiihdyttaako-korona-talouden-uudistumista/>

Helsinki-Vantaan kehitysohjelma. 2020. Finavia. Viitattu 25.11.2020.

<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoasemat-kehittyvat/helsinki-vantaan-kehitysohjelma>

Helsinki-Vantaan matkustajat 1998–2018. 2019. Finavia. Viitattu 25.11.2020.

<https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/HEL%20matkustajat%201998-2018.pdf>

Hietaniemi, T. & Poussa, L. 2020. Vauhdittaako korona siirtymää kohti kestävää yhteiskuntaa? Sitra. Viitattu 16.10.2020.

<https://www.sitra.fi/artikkelit/vauhdittaako-korona-siirtymaa-kohti-kestavaa-yhteiskuntaa/>

Higham, J., Cohen, S. & Cavaliere, C. T. 2013. Climate Change, Discretionary Air Travel, and the "Flyers' Dilemma". *Journal of Travel Research*, 53, 4, 462–475. Viitattu 10.2.2021.

[https://www.researchgate.net/publication/270710902\\_Climate\\_Change\\_Discretionary\\_Air\\_Travel\\_and\\_the\\_Flyers%27\\_Dilemma](https://www.researchgate.net/publication/270710902_Climate_Change_Discretionary_Air_Travel_and_the_Flyers%27_Dilemma)

Hiltunen, E. 2020. Elämä koronan jälkeen. Julkaisussa Koronapandemian hyvät ja huonot seuraukset lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Eduskunnan tulevaisuusvaliokunnan julkaisu 1/2020. Helsinki: Eduskunta, 31–42. Viitattu 19.11.2020.

[https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisut/Documents/tuvj\\_1+2020.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisut/Documents/tuvj_1+2020.pdf)

Hjerpe, R. & Honkatukia, J. 2005. Suomi 2025. Kestävän kasvun haasteet. VATT-JULKAISUJA 43. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus. Viitattu 1.10.2020.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/148666/j43.pdf?sequence=1>

Huumo, E., Kaitosalmi, K., Tuomisto, T., Kavenius, N. & Tikkanen, S. 2019. Fiksu kuluttaminen Suomessa. Motivaatioprofiilit apuna liiketoiminnan suunnittelussa. Sitran selvityksiä 144. Viitattu 12.10.2020.

<https://media.sitra.fi/2018/02/01170642/sitramotivaatiofiksukuluttaminen-suomessa2018-fi.pdf>

Hyry, J. 2019. Resurssiviisas kansalainen 2019-seurantatutkimus. Kantar TNS Oy. Viitattu 14.10.2020.

<https://media.sitra.fi/2019/07/10170601/resurssiviisas-kansalainen-2019-kyselytutkimuksen-tulokset.pdf>

IATA Forecast Predicts 8,2 billion Air Travelers in 2037. 2018. IATA. Viitattu 26.10.2019.

<https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2018-10-24-02.aspx>

Ilmonen, K. 2007. Johan on markkinat. Kulutuksen sosiologista tarkastelua. Tampere: Vastapaino.

International Tourism Results 2018 and Outlook 2019. 2019. UNWTO World Tourism Organization. Viitattu 19.11.2019.

[http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto\\_barometer\\_jan19\\_presentation\\_en.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_barometer_jan19_presentation_en.pdf)

Jänkälä, S. 2019. Matkailun toimialaraportti. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:3. TEM Toimialapalvelu. Kevät 2019. Viitattu 17.11.2020.

[https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM\\_3\\_2019\\_Matkailun\\_toimialaraportti.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161292/TEM_3_2019_Matkailun_toimialaraportti.pdf)

Kananen, J. 2014. Verkkotutkimus opinnäytetyönä: Laadullisen ja määrällisen verkkotutkimuksen opas. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja 187.

Kansan arvot 2018. T-Media & Taloudellinen tiedotustoimisto TAT. Viitattu 2.11.2020.

<https://www.tat.fi/wp-content/uploads/2018/12/Kansan-arvot-2018-tutkimusraportti-avainhavainnot.pdf>

Keiner, M. 2005. History, definition(s) and models of sustainable development. ETH Zurich Research Collection. Viitattu 18.12.2020.

<https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/53025/eth-27943-01.pdf>

Kestävä kehitys. 2020. Suomen YK-Liitto. Viitattu 28.9.2020.

<https://www.ykliitto.fi/yk-teemat/kestava-kehitys>

Kestävän kehityksen kansallinen kokonaisarvio. 2003. Suomen ympäristö 623. Ympäristöministeriö. Viitattu 28.9.2020.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/40372/SY\\_623.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/40372/SY_623.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Kestävän kehityksen tavoitteet. 2020. Suomen YK-Liitto. Viitattu 28.9.2020.

<https://www.ykliitto.fi/yk-teemat/kestava-kehitys/kestavan-kehityksen-tavoitteet>

Koskela, M. 2008. Ympäristöasenteet ja -toiminta kuntaorganisaatiossa. Espoon kaupunki, Helsingin kaupunki, Jyväskylän kaupunki, Oulun kaupunki, Tampereen kaupunki, Turun kaupunki ja Vantaan kaupunki. TUTU-eJULKAISUJA 2/2008. Viitattu 13.10.2020.

[https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/147600/eTutu\\_2008-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/147600/eTutu_2008-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Kotler, P., Kartajaya, H. & Setiawan, I. 2011. Markkinointi 3.0. Tuotteista asiakkaisiin ja ihmiskeskeisyyteen. Helsinki: Talentum. Viitattu 5.10.2020.

<https://www.ellibslibrary.com/reader/9789521417207>

Lahti, V-M. 2019. Lentoliikenteen suuret aikeet päästöjen hyvittämisestä. Sitra. Viitattu 25.11.2020.

<https://www.sitra.fi/artikkelit/lentoliikenteen-suuret-aikeet-paastojen-hyvittamisesta/>

Laitinen, J. 2021. Pakettimatkojen myynti on vilkastunut – ”Kahden rokotteen turvin EU-maihin pääsee matkustamaan jo vapaasti”. Päijät-Häme 1.9.2021. Viitattu 10.10.2021.

<https://www.ess.fi/paikalliset/4277885>

Landström, M. 2019. Lentoalan kasvavien päästöjen vähennykset riippuvat uusiutuvien polttoaineiden kehityksestä. Sitra. Viitattu 2.12.2020.

<https://www.sitra.fi/uutiset/lentoalan-kasvavien-paastojen-vahennykset-riippuvat-uusiutuvien-polttoaineiden-kehityksesta/>

Larilahti, A. 2020. Ihmiskunta voi nujertaa ilmastonmuutoksen, ja koronakriisi todistaa sen. Finnairin Blue Wings Magazine 11.5.2020. Viitattu 16.11.2020.

<https://www.finnair.com/fi-fi/bluewings/vastuullisuus/ihmiskunta-voi-nujertaa-ilmastonmuutoksen--ja-koronakriisi-todistaa-sen-2109814>

Lu, J-L. & Shon, Z. Y. 2012. Exploring airline passengers' willingness to pay for carbon offsets. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 17, 2, 124–128. Viitattu 18.12.2020.

[https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920911001349?casa\\_token=Dbx3CidP2ZAAAAAA:e9JoVn68Fxmhtmc4ftJRVSN6\\_IKsVFsgtVMji8Xlur5pH\\_c6d0JNW7\\_1mdA0\\_e41G9nUB4aBA](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920911001349?casa_token=Dbx3CidP2ZAAAAAA:e9JoVn68Fxmhtmc4ftJRVSN6_IKsVFsgtVMji8Xlur5pH_c6d0JNW7_1mdA0_e41G9nUB4aBA)

Lu, J-L. & Wang, C-Y. 2018. Investigating the impacts of air travellers' environmental knowledge on attitudes towards carbon offsetting and willingness to mitigate the environmental impacts of aviation. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 59, 3, 96–107. Viitattu 18.12.2020.



[https://www.researchgate.net/publication/322337262\\_Investigating\\_the\\_impacts\\_of\\_air\\_travellers%27\\_environmental\\_knowledge\\_on\\_attitudes\\_toward\\_carbon\\_offsetting\\_and\\_willingness\\_to\\_mitigate\\_the\\_environmental\\_impacts\\_of\\_aviation](https://www.researchgate.net/publication/322337262_Investigating_the_impacts_of_air_travellers%27_environmental_knowledge_on_attitudes_toward_carbon_offsetting_and_willingness_to_mitigate_the_environmental_impacts_of_aviation)

Metelinen, S. 2019. EVA Analyysi: Elämänmuutoksen empijät. Suomalainen on valmis ilmastotoimiin, kunhan naapurikin on. Elinkeinoelämän valtuuskunta EVA. Viitattu 2.11.2020.

[https://www.eva.fi/wp-content/uploads/2019/06/eva\\_analyysi\\_no\\_73-5.pdf](https://www.eva.fi/wp-content/uploads/2019/06/eva_analyysi_no_73-5.pdf)

Mitä on kestävä kehitys? 2020. kestavakehitys.fi. Valtioneuvoston kanslia. Viitattu 24.9.2020.

<https://kestavakehitys.fi/kestava-kehitys>

Moisander, J. K. 2004. Vihreä kulutus yhteiskunnallisena ilmiönä Suomessa. Julkaisussa Ympäristö ja liiketoiminta: arkiset käytännöt ja kriittiset kysymykset. Helsinki: Gaudeamus, 291–302. Viitattu 8.10.2020.

[https://www.researchgate.net/publication/321483642\\_Vihrea\\_kulutus\\_yhteiskunnallisena\\_ilmiona\\_Suomessa](https://www.researchgate.net/publication/321483642_Vihrea_kulutus_yhteiskunnallisena_ilmiona_Suomessa)

Myllyniemi, S. 2016. Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016. Opetus- ja kulttuuriministeriö, Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusverkosto. Viitattu 3.11.2020.

[https://tietoanuorista.fi/wp-content/uploads/2017/03/Nuorisobarometri\\_2016\\_WEB.pdf](https://tietoanuorista.fi/wp-content/uploads/2017/03/Nuorisobarometri_2016_WEB.pdf)

New heights for air travel. 2016. Understanding the realities of dropping ticket prices and surging capacity. Expedia Inc. & ARC. Viitattu 27.11.2021.

<https://viewfinder.expedia.com/wp-content/uploads/2016/12/expedia-arc-2016.pdf>

Niemistö, J., Soimakallio, S., Nissinen, A. & Salo, M. 2019. Lentomatkustuksen päästöt: Mistä lentoliikenteen päästöt syntyvät ja miten niitä voidaan vähentää? Suomen ympäristökeskuksen raportteja 2/2019. Viitattu 22.11.2019.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra\\_2\\_2019.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra_2_2019.pdf?sequence=6&isAllowed=y)

Nikula, T. 2008. Olemmeko Suomessa yksimielisiä ekotehokkuudesta? Julkaisussa Kulutuksen politiikat arjen muovaajana. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2008. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus, 141–150. Viitattu 9.10.2020.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen\\_politiikat\\_arjen\\_muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen_politiikat_arjen_muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Nyrhinen, J. & Wilska, T. 2012. Kohti vastuullista ylellisyyttä? Eettiset ja ekologiset trendit sekä luksuskulutus Suomessa. Kulutustutkimus.Nyt 1/2012, 20–41. Viitattu 13.10.2020.

[http://kulutustutkimus.net/nyt/wp-content/uploads/2012/05/Nyrhinen\\_Wilska\\_KTS\\_1\\_2012.pdf](http://kulutustutkimus.net/nyt/wp-content/uploads/2012/05/Nyrhinen_Wilska_KTS_1_2012.pdf)

Oum T. H., Zhang, A. & Fu, X. 2010. Air transport liberalization and its impacts on airline competition and air passenger traffic. *Transportation Journal*, 49, 4, 371–390. Viitattu 20.11.2019.

[https://www.researchgate.net/publication/229002627\\_Air\\_Transport\\_Liberalization\\_and\\_Its\\_Impacts\\_on\\_Airline\\_Competition\\_and\\_Air\\_Passenger\\_Traffic](https://www.researchgate.net/publication/229002627_Air_Transport_Liberalization_and_Its_Impacts_on_Airline_Competition_and_Air_Passenger_Traffic)

Pantzar, M. 2008. Kuluttajuuden myytti politiikassa. Julkaisussa *Kulutuksen politiikat arjen muovaajana*. Kuluttajatutkimuskeskuksen vuosikirja 2008. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus, 157–167. Viitattu 9.10.2020.

[https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen\\_politiikat\\_arjen\\_muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152243/Kulutuksen_politiikat_arjen_muovaajana.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Puohiniemi, M. 2011. Arvot, asenteet ja ympäristönsuojelu. Julkaisussa *Ympäristötietoisuus: suomalaiset 2010 lukua tekemässä*. Helsinki: Rakennustieto, 31–48.

Puusa, A., Reijonen, H., Juuti, P. & Laukkanen, T. 2014. Akatemiasta markkinapaikalle. Johtaminen ja markkinointi aikansa kuvina. Helsinki: Talentum. Viitattu 12.10.2020.

<https://www.ellibrary.com/reader/9789521424588>

Recovery Delayed as International Travel Remains Locked Down. 2020. IATA. Viitattu 17.11.2020.

<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-07-28-02/>

Roosa, S. A. 2010. *Sustainable Development Handbook*. 2nd Edition. Fairmont Press, Inc. Viitattu 18.9.2020.

<https://ebookcentral-proquest-com.ezproxy.jamk.fi:2443/lib/jypoly-ebooks/reader.action?docID=3239039>

Salonen, A. O. 2010. Kestävä kehitys globaalien ajan hyvinvointiyhteiskunnan haasteena. Tutkimuksia 318. Helsingin yliopisto. Viitattu 30.9.2020.

<https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/20067/kestavak.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A. & Cuguero-Escofet, N. 2020. An early assessment of impact of COVID-19 on air transport: Just another crisis or the end of aviation as we know it? *Elsevier Public Health Emergency Collection*. Viitattu 18.11.2020.

<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7269949/>

Suomalaisten matkailu 2018. Tilastokeskus. Viitattu 25.11.2020.

[https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat\\_2018\\_2019-03-28\\_fi.pdf](https://www.stat.fi/til/smat/2018/smat_2018_2019-03-28_fi.pdf)

Suomen ilmailun turvallisuusohjelma. 2018. Trafim julkaisu 2/2018. Viitattu 3.11.2020.

[https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen\\_ilmailun\\_turvallisuusohjelma\\_2018\\_%28FASP\\_2018%29.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen_ilmailun_turvallisuusohjelma_2018_%28FASP_2018%29.pdf)

Thiele, L. P. 2016. *Sustainability*. Second edition. Polity Press. Viitattu 1.10.2020.

[http://web.a.ebscohost.com.ezproxy.jamk.fi:2048/ehost/detail/de-  
tail?vid=0&sid=4a8659d5-b3bc-49c2-a8c0-7033158f9b95%40session-  
mgr4006&bdata=JnNpdGU9ZW9vc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1367886&db=nlebk](http://web.a.ebscohost.com.ezproxy.jamk.fi:2048/ehost/detail/detail?vid=0&sid=4a8659d5-b3bc-49c2-a8c0-7033158f9b95%40sessionmgr4006&bdata=JnNpdGU9ZW9vc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=1367886&db=nlebk)

Tietoa lentoliikenteestä. 2020. Finavia. Viitattu 13.11.2020.

<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta>

Toimintaympäristö. 2018. Finnair. Viitattu 20.11.2019.

<https://investors.finnair.com/fi/finnair-as-an-investment/operating-environment>

Valtioneuvoston kanslia. 2006. Kohti kestäviä valintoja. Kansallisesti ja globaalisti kes-  
tävä Suomi. Kansallinen kestävä kehityksen strategia. Valtioneuvoston kanslian jul-  
kaisusarja 5/2006. Viitattu 16.10.2020.

[https://vnk.fi/documents/10616/622946/J0506\\_Kohti+kest%C3%A4vi%C3%A4+valin-  
toja.pdf/6a9ce8b3-59a8-4edb-bbbd-d54920ee3165?version=1.0](https://vnk.fi/documents/10616/622946/J0506_Kohti+kest%C3%A4vi%C3%A4+valin-<br/>toja.pdf/6a9ce8b3-59a8-4edb-bbbd-d54920ee3165?version=1.0)

Vilkka, H. 2007. Tutki ja mittaa. Helsinki: Tammi. Viitattu 25.11.2019.

[https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98723/Tutki-ja-  
mittaa\\_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98723/Tutki-ja-<br/>mittaa_2007.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Vuosikertomus 2019. Finnair. Viitattu 13.11.2020.

[https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/reports-and-  
presentation/2020/vuosikertomus-2019.pdf](https://investors.finnair.com/~media/Files/F/Finnair-IR/documents/fi/reports-and-<br/>presentation/2020/vuosikertomus-2019.pdf)

Wells, V. K., Ponting C. & Peattie K. 2010. Behavior and Climate Change: Consumer  
Perceptions of Responsibility. Journal of Marketing Management, 27, 7, 808-833. Vii-  
tattu 21.12.2021.

[https://www.researchgate.net/publication/48776655\\_Behaviour\\_and\\_Cli-  
mate\\_Change\\_Consumer\\_Perceptions\\_of\\_Responsibility](https://www.researchgate.net/publication/48776655_Behaviour_and_Cli-<br/>mate_Change_Consumer_Perceptions_of_Responsibility)

What can I do as a customer? 2020. Sustainability. Finnair. Viitattu 16.11.2020.

<https://company.finnair.com/en/sustainability#what-can-i-do-as-a-customer>

What is Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation? IATA.  
2020. Viitattu 25.11.2020.

[https://www.iata.org/about/worldwide/asia\\_pacific/Pages/What-is-CORSIA.aspx](https://www.iata.org/about/worldwide/asia_pacific/Pages/What-is-CORSIA.aspx)

Willman-livarinen, H. 2012. Kuluttajan eettisen valinnan vaikeus. Hybris 1/2012. Vii-  
tattu 13.10.2020.

<https://hybrislehti.net/kuluttajan-eettisen-valinnan-vaikeus>

Wilska, T-A., Nyrhinen, J., Tuominen, J., Silinskas, G. & Rantala E. 2020. Kulutus koro-  
nan aikaan – ja sen jälkeen. Tutkimus COVID-19-epidemian rajoitustoimien vaikutuk-  
sesta kuluttajien käyttäytymiseen, taloudelliseen toimintaan ja hyvinvointiin. Jyväsky-  
län yliopiston kauppakorkeakoulu. Viitattu 13.10.2020.


[https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/69106/978-951-39-8180-8.pdf?se-  
quence=1&isAllowed=y](https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/69106/978-951-39-8180-8.pdf?se-<br/>quence=1&isAllowed=y)

Yeonshin, K. 2011. Understanding Green Purchase: The Influence of Collectivism, Personal Values and Environmental Attitudes, and the Moderating Effect of Perceived Consumer Effectiveness. *Seoul Journal of Business*, 17, 1, 65–92. Viitattu 8.12.2021.  
[https://s-space.snu.ac.kr/bitstream/10371/75584/1/05\\_Yeonshin%20Kim.pdf](https://s-space.snu.ac.kr/bitstream/10371/75584/1/05_Yeonshin%20Kim.pdf)

## Liitteet

Liite 1. Kyselylomake

### Kyselytutkimus

 Pakolliset kentät merkitään asteriskilla (\*) ja ne tulee täyttää lomakkeen viimeistelemiseksi.

#### 1. Olen lukenut tutkimuksen tietosuojaselosteen (sähköpostin liitteenä) ja hyväksyn henkilötietojeni käsittelyn \*

Kyllä

#### Taustatiedot

#### 2. Sukupuoli

Mies

Nainen

Muu

#### 3. Syntymävuosi

Valitse



#### 4. Elämäntilanne

- Vanhempien kotona asuva naimaton
- Muu naimaton, eronnut tai leski, ei alle 18-vuotiaita lapsia
- Naimisissa tai avoliitossa, ei alle 18-vuotiaita lapsia
- Naimisissa tai avoliitossa, 0–17-vuotiaita lapsia
- Yksinhuoltaja

**5. Ammattiryhmä, johon katsot lähinnä tällä hetkellä kuuluvasi (valitse vain yksi)**

- Johtavassa asemassa toisen palveluksessa
- Työntekijä
- Yrittäjä tai yksityinen ammatinharjoittaja
- Opiskelija
- Kotiäiti tai koti-isä
- Työtön
- Muu, mikä?

**6. Korkein suorittamasi koulutus ennen nykyisiä opintoja**

- Peruskoulu
- Lukio, ylioppilas- tai ammatillinen tutkinto
- Opistotason koulutus
- Yliopisto- tai ammattikorkeakoulututkinto
- Lisensiaatin tai tohtorin tutkinto
- Ei mikään näistä

**7. Koulutusala, jota opiskelet**

- Sosiaali- ja terveysala
- Liiketalouden ala
- Tekniikan ala
- Matkailu- ja ravitsemusala
- Luonnonvara-ala
- ICT-ala
- Kulttuuriala
- Muu, mikä?

**8. Suoritettava tutkinto**

- AMK-tutkinto päätoimisena opiskelijana (lukuvuoden aikana 30 opintopistettä tai enemmän)
- AMK-tutkinto osa-aikaisena opiskelijana (lukuvuoden aikana alle 30 opintopistettä)
- YAMK-tutkinto päätoimisena opiskelijana (lukuvuoden aikana 30 opintopistettä tai enemmän)
- YAMK-tutkinto osa-aikaisena opiskelijana (lukuvuoden aikana alle 30 opintopistettä)
- Avoimen AMK:n opinnot
- Muu, mikä?

## Osio 1 - Ekologisten arvojen vaikutus vapaa-ajan lentomatkamiseen

### 9. Ympäristöasenteet ja -arvot

Arvioi kuinka samaa tai eri mieltä olet seuraavien väittämien kanssa asteikolla 1-5.

- 1 = Täysin eri mieltä  
 2 = Jokseenkin eri mieltä  
 3 = En samaa enkä eri mieltä  
 4 = Jokseenkin samaa mieltä  
 5 = Täysin samaa mieltä

	1	2	3	4	5
Olen huolissani ilmastonmuutoksesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uskon, että vapaa-ajan matkamiseen liittyvillä valinnoillani on vaikutusta ilmastonmuutoksen hillinnässä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kestävien elämäntapojen noudattaminen on minulle tärkeää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teen ympäristöystävällisiä kulutusvalintoja, vaikka ne maksaisivatkin enemmän	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ekologiset arvot ovat minulle tärkeitä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ekologiset arvot ohjaavat kulutuskäyttäytymistäni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minun ei ole järkevää toimia ympäristön puolesta, jos muut eivät toimi samoin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Minua kiinnostavat lentomatkamiseni ympäristövaikutukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyrin valitsemaan matkustustavan, joka minimoi matkustukseni ympäristövaikutukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vastuu lentoliikenteen ympäristövaikutuksista kuuluu lentoyhtiöille, ei yksittäisille matkustajille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## 10. Tietoisuus

Arvioi kuinka samaa tai eri mieltä olet seuraavien väittämien kanssa asteikolla 1–5.

- 1 = Täysin eri mieltä  
 2 = Jokseenkin eri mieltä  
 3 = En samaa enkä eri mieltä  
 4 = Jokseenkin samaa mieltä  
 5 = Täysin samaa mieltä

	1	2	3	4	5
Seuraan aktiivisesti ilmastonmuutokseen liittyvää uutisointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoinen lentomatkustamisesta aiheutuvista päästöistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tiedän, mitä hiilidioksidipäästöillä tarkoitetaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoinen omista vaikutusmahdollisuuksistani vähentää lentomatkustamisesta aiheutuvia päästöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoinen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmistä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen valmis hyvittämään lentomatkkoistani aiheutuvia päästöjä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen valmis maksamaan enemmän lentolipusta, jonka hintaan sisältyy lentomatkan päästökompensointi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoinen uudesta lipputyypistä, jossa lipun korotettuun hintaan sisältyy päästöhyvitys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**11. Oletko matkustanut lentokoneella vapaa-ajan matkalle viimeisen 12 kuukauden aikana?**

- Kyllä, montako lentomatkaa? (meno-paluu = 2 lentoa)
- Ei

**12. Keskimääräinen vapaa-ajan lentomatkojen määrä vuosittain ennen koronapandemian alkua? (meno-paluu = 2 lentoa)**

Valitse

**13. Käytännön toimet**

**Arvioi kuinka samaa tai eri mieltä olet seuraavien väittämien kanssa asteikolla 1–5.**

- 1 = Täysin eri mieltä  
 2 = Jokseenkin eri mieltä  
 3 = En samaa enkä eri mieltä  
 4 = Jokseenkin samaa mieltä  
 5 = Täysin samaa mieltä

	1	2	3	4	5
Otan ympäristövaikutukset huomioon, kun suunnittelen lomamatkojani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lisääntynyt tieto ilmastonmuutoksesta on vaikuttanut vapaa-ajan lentomatkamiseeni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi olen valmis tinkimään lentomatkamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoisesti vähentänyt vapaa-ajan lentomatkamistani siitä aiheutuvien päästöjen vuoksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen kompensoinut lentomatkustuksen päästöjäni, jos olet niin miten? <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen valmis luopumaan vapaa-ajan lentomatkamisesta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 14. Koronapandemian vaikutus

Arvioi kuinka samaa tai eri mieltä olet seuraavien väittämien kanssa asteikolla 1–5.

- 1 = Täysin eri mieltä  
 2 = Jokseenkin eri mieltä  
 3 = En samaa enkä eri mieltä  
 4 = Jokseenkin samaa mieltä  
 5 = Täysin samaa mieltä

	1	2	3	4	5
Koronapandemian myötä arvomaailmani on muuttunut ekologisemmaksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koronapandemia on muuttanut kulutuskäyttämistäni ympäristöystävällisemmäksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uskon, että koronapandemialla on pysyviä vaikutuksia kulutuskäyttämiseeni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uskon lentoliikenteen elpyvän koronapandemian jälkeen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Koronapandemian myötä vapaa-ajan lentomatkamisesta on tullut minulle vähemmän tärkeää	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aion jatkossa vapaaehtoisesti rajoittaa vapaa-ajan lentomatkamistani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uskon, että tulevaisuudessa tulen lentämään enemmän	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aion vapaa-ajallani matkustaa ulkomaille lentäen heti kun tilanne sallii	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Osio 2 - Kestävä kehitys JAMKissa**

**15. Miten määrittelisit kestävä kehityksen?**

**16. Kerro havainnoistasi ja kokemuksistasi, miten opintosi JAMKissa ovat vaikuttaneet kestävyteen/vastuullisuuteen liittyvään ajatteluusi, asenteisiisi, arvoihisi ja toimintaasi?**

**17. Millaisia kestävyteen (kestävään kehitykseen) tai vastuullisuuteen (vastuulliseen liiketoimintaan) liittyviä opintoja (esim. opintojaksot, opinnäytetyö) sinulla on ollut JAMKin opinnoissasi?**

**18. Miten JAMK voisi tukea kestävä kehityksen edistämistä?**

**19. Mitä muuta haluaisit tuoda esiin kyselyn teemoihin liittyen?**