

Jannika Lahti

VASTUULLISTA LENTÄMISTÄ?

Diskurssianalyysi matkailun ympäristöeettisyyttä
käsittelevistä keskusteluista

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta
Sociologian pro gradu -tutkielma
Huhtikuu 2020

TIIVISTELMÄ

Jannika Lahti: Vastuullista lentämistä? Diskurssianalyysi matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevistä keskusteluista
Pro gradu -tutkielma, 67 s.
Tampereen yliopisto
Yhteiskuntatutkimuksen tutkinto-ohjelma
Huhtikuu 2020

Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) julkaisi lokakuussa 2018 Global Warming of 1.5 °C -erikoisraportin ilmaston lämpenemisestä ja sen pysäyttämiseksi vaadittavista toimista. Raportissa kerrottiin muun muassa lentoliikenteen aiheuttamista päästöistä, mikä herätti Suomessa laajaa julkista keskustelua matkailun ympäristöeettisyydestä. Yksittäisten kuluttajien matkailutottumukset ja niistä aiheutuvat päästöt määrittyivät monien keskustelujen pääaiheeksi. Lentomatkailuun kohdistuvan kritiikin myötä monet alkoivat kokea lentohäpeää ja syyllisyyttä tekemistään lennoista. Syyllisyydentunteista puhumisen lisäksi keskusteluissa suositeltiin esimerkiksi päästöjen kompensoimista ja maata pitkin matkailua matkailusta aiheutuvien päästöjen hillitsemiseksi.

Julkisen keskustelun laajuus ja sen aiheuttama kriittisempi suhtautuminen lentomatkailuun tarjoavat ajankohtaisen tutkimusaiheen, joka mahdollistaa ympäristövastuullisuuteen liittyvien keskustelujen tarkemman analysoinnin. Tämän tutkimuksen tavoitteena on diskurssianalyysia hyödyntäen selvittää, millaisia erilaisia diskursseja matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa esiintyy. Toisena tavoitteena on havainnoida, kenelle keskusteluissa osoitetaan vastuu ympäristöystävällisten valintojen tekemisestä. Tutkimuksen aineistona käytettiin IPCC:n erikoisraportin julkaisua seuranneen vuoden aikana Yle Areenassa ja Spotifyssa julkaistuja podcast-keskusteluja, joissa eri alojen asiantuntijat ja muut vieraat keskustelivat yhdessä matkailun ympäristöeettisyydestä.

Tutkimusaineistosta identifioitiin viisi vallitsevaa diskurssia: häpeädiskurssi, kyseenalaistamisdiskurssi, tarpeellisuusdiskurssi, synninpäästödiskurssi ja vastuunjakodiskurssi. Diskurssit eroavat toisistaan siinä, miten niissä suhtaudutaan matkailuun, ja painottuvatko niissä yksilö- vai yhteisönäkökulmat. Eroja ilmenee myös sen suhteen, käsitelläänkö diskursseissa enemmän yksilöiden kokemia tunteita (esim. lentohäpeä) vai ratkaisuja nykyisen tilanteen muuttamiseksi. Vaikka aineiston keskusteluissa korostetaan laajemman yhteiskunnallisen muutoksen tarvetta, niiden taustalta on havaittavissa perinteinen individualistinen kuluttajanäkemyks. Kuluttajat nähdään individualistisen näkemyksen mukaisesti pääasiallisina vastuutahoina, joiden tehtävänä on muuttaa omaa matkailukäyttäytymistään ja vaikuttaa laajemman yhteiskunnallisen muutoksen syntymiseen.

Diskurssien ja vastuupuheen lisäksi keskusteluista tunnistettiin joitakin itsestäänselvyyksinä pidettyjä todellisuuden versioita. Näitä hegemonisen aseman saaneita diskursseja ovat esimerkiksi lentämisestä aiheutuvien päästöjen haitallisuus ja luonnon suojelemisen tärkeys. Aineiston keskusteluissa esiintyy myös riippuvuuteen ja uskonnollisiin teemoihin liittyviä puhetapoja. Lentomatkailu määrittyy puhetavoissa haitalliseksi riippuvuudeksi ja synniksi, joka tulisi sovittaa. Tutkimustulokset auttavat hahmottamaan paitsi matkailun ympäristöeettisyydestä käytyjä keskusteluja, myös tapoja rakentaa jaettua ymmärrystä vastuullisesta matkailusta.

Avainsanat: matkailu, lentäminen, lentohäpeä, syyllisyys, ympäristöeettisyys, vastuullisuus, päästöjen kompensointi, diskurssianalyysi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -ohjelmalla.

ABSTRACT

Jannika Lahti: Responsible flying? Discourse analysis on discussions of environmentally sustainable travel
Master's thesis, 67 p.
Tampere University
Degree Programme in Social Sciences
April 2020

In October 2018 the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) published the Special Report on Global Warming of 1.5°C about climate change and the possible response options for it. The report also provided information about the environmental impacts of aviation, which caused public debate on environmentally sustainable travel. In Finland, the debate mostly concerned individual consumers' travel habits and the greenhouse gas emissions caused by them. The critical view led some consumers to feel ashamed and guilty about flying. In addition to the discussions about flight shame, consumers were advised to restrain their travel emissions by purchasing emission compensations or traveling by train or other low emission modes of transport instead of flying.

This research explores the broad public debate and the new critical view on air travel, the main objective being to understand the ongoing discussion on environmentally sustainable travel. The research analyzes the discussions with discourse analysis and identifies the types of discourses present. The second objective is to observe how different actors are instructed to take responsibility for environmentally friendly practices. The research was conducted using Yle Areena and Spotify's podcasts which were published during the year following the IPCC Special Report. In the podcasts, experts and other guests discuss topics related to environmentally sustainable travel.

Five discourses were identified in the research: shame discourse, problem discourse, necessity discourse, absolution discourse and division of responsibilities discourse. Discourses differentiate in how they relate to travel and focus on individual or society's perspectives. Some discourses also concentrate on individuals' feelings (such as flight shame) while others are more solution-oriented on the current situation. Even though a broader societal change is believed to be necessary, the discourses are still based on the traditional view of consumers' power and responsibility. Individual consumers are seen to be responsible for changing their travel habits and generating a broader change in society.

In addition to the five discourses and the one on responsibility, the discussions contain some shared belief versions which are considered as obvious and unquestioned. Two of those shared beliefs concern the negative environmental impacts of aviation and the importance of protecting nature. The language used in the discussions also includes some concepts and themes related to addictions and Christianity. Thus, air travel appears as an addiction and a sin which one should confess and amend. The research findings provide a better understanding of the discourses of environmentally sustainable travel and the ways the shared ideas of responsible travel are constructed in social contexts.

Keywords: travel, flying, flight shame, guilt, environmentally sustainable travel, responsibility, emission compensation, discourse analysis

The originality of this thesis has been checked using the Turnitin OriginalityCheck service.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 TUTKIMUSAIHEEN TAUSTOITUS	3
2.1 Matkailutoiminnan kestävyys	3
2.2 Lentomatkustamisen nykytilanne	4
2.3 IPCC:n erikoisraportti ja julkinen keskustelu	7
2.4 Lentohäpeä ja syyllisyys.....	9
2.5 Vastuu valinnoista ja muutoksista	12
3 AIEMMAT TUTKIMUKSET	16
4 AINEISTO JA MENETELMÄ	21
4.1 Tutkimusaineisto: matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevät podcastit	21
4.2 Diskurssianalyysi	23
4.3 Tutkimusetiikka	26
4.4 Tutkimuksen toteutus.....	27
5 ANALYYSI JA TULOKSET	29
5.1 Häpeädiskurssi	30
5.2 Kyseenalaistamisdiskurssi.....	33
5.3 Tarpeellisuusdiskurssi.....	36
5.4 Synninpäästäjädiskurssi.....	40
5.5 Vastuunjako diskurssi	43
5.6 Diskursseja yhdistävät puhetavat	48
5.6.1 Matkailu riippuvuuden muotona	48
5.6.2 Uskonnollisuus osana aineiston keskustelua	49
6 LOPUKSI.....	52
6.1 Hiljennetyt puhetavat ja hegemoniset diskurssit.....	55
6.2 Vastuulliset kuluttajat ja muut toimijat	56
6.3 Tutkimuksen luotettavuus	59
6.4 Tulosten merkitys.....	61
LÄHTEET	63

1 JOHDANTO

Matkailu on jatkuvasti kasvava elinkeinoala, joka on viimeisten vuosien aikana kasvanut viiden prosentin vuosivauhtia (ATAG 2017, 2). Jatkuvaan kasvuun sisältyy kuitenkin ongelma matkailutoiminnan aiheuttamista ympäristöhaitoista. Yksistään matkailutoimintaan olennaisesti kuuluva lentoliikenne tuottaa 3,5–4 prosenttia maailmanlaajuisista kasvihuonepäästöistä (Liikenne- ja viestintäministeriö ym. n.d.). Lentoteitse liikkuvien matkustajien määrän on odotettu myös kaksinkertaistuvan vuoteen 2036 mennessä (IATA 2017), mikä tarkoittaa samalla päästöjen kasvua, mikäli niiden hillitsemiseksi ei löydetä keinoja. Yksittäisten kuluttajien kohdalla lentomatkastaminen on useimmiten yksilön hiilijalanjäljen suurimpia hiilidioksidipäästölähteitä.

Suomessa lentoliikenteen tuottamiin päästöihin havahduttiin laajemmin lokakuussa 2018, jolloin hallitustenvälinen ilmastomuutospaneeli IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) julkaisi erikoisraportin koskien ilmaston lämpenemistä ja sen pysäyttämiseksi vaadittavia toimia. Yksi raportissa mainituista toimista oli lentoliikenteen päästöjen hillitseminen, mikä herätti Suomessa laajaa julkista keskustelua ja huolta matkailun ympäristöeettisyydestä. Raporttia seuranneessa uutisoinnissa käsiteltiin muun muassa lentomatkan tuottamia päästöjä, kuluttajien keinoja matkailusta syntyvien päästöjen kompensoimiseksi ja lentomatkan korvaamisesta maata pitkin matkailulla. Suomessa käytyyn keskusteluun omaksuttiin Ruotsissa aiheen tiimoilta muodostunut käsite ”lentohäpeä” (*flygskam*), minkä seurauksena monet toivat keskusteluissa esille lentomatkailuun liittyviä ristiriitaisia tunteitaan.

Vaikka matkailun ympäristöeettisyydestä käytiin paljon erilaisia keskusteluja, monissa niistä vallitsi hyvin samantyylliset aiheen käsittelyn ja siitä puhumisen tavat. Toistuvat kerrontamallit viittaavat jaettuihin diskursseihin eli merkityssysteemeihin, joihin ihmiset tukeutuvat puheessaan (Jokinen & Juhila & Suoninen 2016, 25–26). Keskusteluissa esiintyvien diskurssien identifioiminen auttaa ymmärtämään paremmin käytyjä keskusteluja ja mahdollisesti myös muuta ympäristövastuulliseen toimintaan liittyvää puhetta. Tämän tutkielman tavoitteeksi muodostuikin IPCC:n erikoisraportin jälkeen Suomessa käytyjen ja matkailun ympäristöeettisyyttä koskevien keskustelujen analysoiminen ja niissä vallitsevien

diskurssien identifioiminen. Kiinnostavasta ja ajankohtaisesta tutkimusaiheesta huolimatta vastaavia tutkimuksia ei ole tiettävästi vielä tehty Suomessa tai maailmalla.

Käytän tutkimuksessani analyysimenetelmänä diskurssianalyysia, joka mahdollistaa puheessa vallitsevien diskurssien tunnistamisen ja analysoimisen. Tutkielma vastaa seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Millaisia diskursseja matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa esiintyy?
2. Kenelle vastuu ympäristöystävällisten valintojen tekemisestä ja muutoksesta keskusteluissa siirretään?

Tutkielman alkuun sijoittuvan taustoituksen tarkoituksena on luoda ymmärrys tutkimusaiheeseen liittyvistä tapahtumista ja ilmiöistä ja liittää ne osaksi aiemmin aiheesta tehtyjä tutkimuksia. Aiheen taustoitus lähtee liikkeelle matkailun ympäristöeettisyyden ongelmakohtien ja lentomatkustamisen päästömäärien hillitsemiseksi suunnattujen toimien esittelystä. Matkailutoiminnan päästöjen esittely ohjaa tutkielman seuraaviin alalukuihin, joissa kerrotaan IPCC:n erikoisraporttia seuranneesta julkisesta keskustelusta ja lentämiseen liittyvistä häpeän tunteista. Julkisissa keskusteluissa esiintyvän vastuupuheen ymmärtämiseksi esittelen taustoituksessa ympäristövastuullisuutta käsitteleviä näkemyksiä. Näkemysten avulla havainnollistan, miten vastuuta on mahdollista käsitellä individualistisesta näkemyksestä ja yhteiskunnalliset reunaehdot huomioon ottavasta näkökulmasta käsin. Aiheen taustoitusta seuraa tutkimusaiheeseen liittyvien muiden aiempien tutkimusten esittely luvussa 3, jossa tarkastelen aihetta vihreän kuluttamisen (Autio & Heiskanen & Heinonen 2009), matkailualan yritysten (Gössling & Peeters 2007) ja uskonnollisen puhutavan (esim. Berry 2015) kautta.

Tutkimusaiheen taustoituksen jälkeen tutkielmassa siirrytään tutkimuksen toteuttamista käsittelevään lukuun 4. Luvussa kerron tutkimuksen tavoitteista, aineistosta, tutkimusmenetelmästä ja tutkimuksen eettisyydestä. Tutkimuksen toteuttamista käsittelevää lukua seuraa aineiston pohjalta saadut tutkimustulokset ja niiden analyysi luvussa 5. Matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevistä podcast-keskusteluista identifioitiin viisi vallitsevaa diskurssia ja kaksi diskurssien taustalla vaikuttavaa puhutapaa. Tunnistetut diskurssit tuovat esille keskusteluissa vallitsevia kerrontamalleja ja havainnollistavat, miten vastuuta siirretään kyseisissä keskusteluissa eri toimijoille. Tutkielman päättävä luku 6 sisältää tutkimustulosten yhteenvedon ja johtopäätökset.

2 TUTKIMUSAIHEEN TAUSTOITUS

2.1 Matkailutoiminnan kestävyys

Matkailu voidaan määritellä toiminnaksi, ”jossa ihmiset matkustavat tavanomaisen elinpiirinsä ulkopuolella olevaan paikkaan ja oleskelevat siellä yhtäjaksoisesti korkeintaan yhden vuoden ajan (12 kuukautta) vapaa-ajanvieton, liikematkan tai muussa tarkoituksessa” (Tilastokeskus n.d.). Kyseisen määritelmän perusteella matkailun tärkein piirre on etäisyys omaan elinympäristöön. Matkailututkimuksen saralla määrittelyssä otetaan huomioon matkailun moninaiset yhteiskunnalliset vaikutukset, jolloin matkailu näyttäytyy ”kulttuurisena, poliittisena ja taloudellisena voimana [joka] sekä liikuttaa ihmisiä ajassa ja tilassa että muokkaa yhteiskuntaa ja ympäristöä paikallisesti ja globaalisti” (Edelheim & Ilola 2017, 25). Kyseinen määritelmä huomioi paitsi yhteiskunnalliset vaikutukset, myös matkailun eri ulottuvuudet ja suppeamman määritelmän tavoin liikkumisen eri paikkojen välillä.

Matkailutoiminta on nykypäivänä yksi maailman nopeimmin kasvavista elinkeinoaloista ja se tuottaa tällä hetkellä hieman yli 10 prosenttia maailman bruttokansantuotteesta (UNWTO 2018). Alan jatkuvaan kasvuun sisältyy kuitenkin ongelma matkailutoiminnan kestävydestä; matkaillessaan ihmiset liikkuvat oman asuinalueensa ulkopuolelle, mikä tekee toiminnasta lähtökohtaisesti ympäristöä kuormittavaa. Ympäristökuormituksen lisäksi matkailu voi aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia esimerkiksi matkakohteiden taloudelle, paikallisväestölle ja kulttuurille. Matkailuun liittyvien haittavaikutusten vuoksi ajatus kestävämmästä matkailusta on noussut viime vuosina yhä suuremmaksi keskustelunaiheeksi ja trendiksi paitsi matkailijoiden, myös matkanjärjestäjien keskuudessa. Yhdistyneiden kansakuntien alainen Maailman matkailujärjestö UNWTO (The World Tourism Organization) julistikin vuoden 2017 kansainväliseksi kestävä matkailun teemavuodeksi (”International Year of Sustainable Tourism for Development”). Kestävä matkailun teemavuoden päämääränä oli painottaa matkailun roolia muun muassa kestävässä talouskasvussa ja kulttuuriperinnön säilymisessä tukemalla päättäjien, kuluttajien ja erilaisten toimintatapojen muutosta kohti Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen tavoiteohjelman 17 eri tavoitetta. (UNWTO n.d.)

Kestävä matkailun päämääränä on matkailun kielteisten vaikutusten vähentäminen ja positiivisten vaikutusten vahvistaminen ja lisääminen. Matkailun kestävyttä tarkastellessa huomio voidaan kiinnittää toiminnan sosiaalisiin, kulttuurisiin, taloudellisiin, poliittisiin ja/tai

ekologisiin vastuullisuuden osa-alueisiin (García-Rosell 2017, 229–231). Vastuullisuuden osa-alueista ekologinen vastuullisuus on noussut ilmastonmuutoksen myötä nykyään jatkuvasti esille julkisessa keskustelussa. Huoli ilmastonmuutoksesta on ymmärrettävä, sillä matkailutoiminta tuottaa tällä hetkellä noin 4–10 prosenttia maailman kasvihuonepäästöistä (Tyrväinen 2017, 94). Merkittävä osa matkailun aiheuttamista päästöistä syntyy liikenteestä ja erityisesti lentomatkailusta, jonka matkustajamäärät kasvavat vuosittain (ks. luku 2.2 Lentomatkustamisen nykytilanne).

Täysin kestävä eli vain vähän tai ei ollenkaan ympäristökuormitusta aiheuttava matkailu on käsitteenä mahdottomuus, sillä matkailutoiminnan perusluonteeseen kuuluva matkailijoiden liikkuminen paikasta toiseen tuottaa väistämättä päästöjä. Kestävän matkailutoiminnan tavoittelun sijasta onkin perusteltua puhua nykyistä kestävämmän matkailutoiminnan tavoittelusta. Matkailutoiminnan ympäristöä kuormittavan perusluonteen lisäksi haasteena on matkailujärjestelmän monimutkaisuus. Matkailijoiden, matkailutoimialojen ja lähtö-, kohde- ja läpikulkualueiden yhdessä muodostama matkailujärjestelmä koostuu monista erilaisista paikallisista ja globaaleista osista. Kestävämmän matkailutoiminnan mahdollistamiseksi matkailujärjestelmän kaikkien osien tulisi toimia pitkällä aikavälillä kestävästi vuorovaikutuksessa toistensa ja järjestelmän ulkopuolisten toimijoiden kanssa. (Tervo-Kankare 2017, 239.) Kestävyyteen ohjaaminen lain tai muiden rajoitteiden keinoin on kestävämmän matkailutoiminnan saavuttamisen kannalta oleellista elinkeinotoiminnan voittoa tavoittelevan luonteen vuoksi. Kestävämmän matkailutoiminnan tavoittelu ei välttämättä yksistään houkuttele matkailualan toimijoita, mikäli kestävyuden huomioiminen rajoittaisi yritystoiminnan kasvua ja siitä saatavaa voittoa. (Tervo-Kankare 2017, 238; Tyrväinen 2017, 95.)

2.2 Lentomatkustamisen nykytilanne

Lentoteitse paikasta toiseen liikkuu vuosittain yhteensä noin 3,8 miljardia matkustajaa (ATAG 2017, 2). Tänä päivänä pohjoismaalaiset, ja erityisesti suomalaiset, lentävät asukasta kohden eniten maailmassa, mitä on selitetty muun muassa Pohjoismaiden korkealla tulotasolla ja kylmällä ilmastolla (Niemi ym. 2019, 15). Kiinan ja Intian keskiluokan vaurastumisen on kuitenkin ennustettu näkyvän tulevaisuudessa Aasian ja Tyynenmeren sisäisten lentojen räjähdysmäisenä kasvuna (IATA 2017). Siinä missä lentoliikenteen matkustajamäärät ovat

tällä hetkellä kasvaneet noin viiden prosentin vuosivauhtia (ATAG 2017, 2) on arvioitu, että lentomatkustajien määrä kaksinkertaistuu nykyisestä vuoteen 2036 mennessä. Mikäli ennuste toteutuu, tarkoittaa se tulevaisuudessa vuosittain 7,8 miljardia lentoteitse liikkuvaa matkailijaa. (IATA 2017.)

Alan kasvun seurauksena lentoliikenteen päästöt ovat tällä hetkellä yksi nopeimmin kasvava kasvihuonepäästöjen lähde. Matkailuala tuottaa globaaleista kasvihuonepäästöistä noin 4–10 prosenttia (Tyrväinen 2017, 94) ja pelkän lentoliikenteen osuus ihmisen toiminnan aiheuttamista suorista hiilidioksidipäästöistä on noin 2–3 prosenttia (Liikenne- ja viestintäministeriö ym. n.d.). Mikäli lentoliikenteen päästöissä huomioidaan muutkin kuin hiilidioksidipäästöt, on lentoliikenteen aiheuttamat päästö määrät kyseistä prosenttilukemaa korkeammat. Hiilidioksidipäästöjen lisäksi lentäminen aiheuttaa muun muassa vesihöyryä, typen oksideja ja häkää. Kyseiset päästöt reagoivat korkealla ilmakehässä vapautuessaan eritavoin ja saattavat täten lämmittää ilmastoa enemmän maan pinnalla vapautuneisiin päästöihin verrattuna. (Niemistö ym. 2019, 22.) Kokonaisuudessaan lentoliikenteen tuottamien päästöjen osuus ilmakehää lämmittävistä kokonaispäästöistä onkin noin 3,5–4 prosenttia (Liikenne- ja viestintäministeriö ym. n.d.).

Lentoliikenteen aiheuttamat ilmastovaikutukset on tiedetty jo pitkään, minkä vuoksi niiden hillitsemiseksi on tehty erilaisia kansainvälisiä toimia. Vuodesta 2005 lähtien Euroopan unionin alueella on toiminut päästökauppajärjestelmä, jonka piiriin Euroopan talousalueella tapahtuva lentoliikenne siirtyi kokonaisuudessaan vuonna 2012. Järjestelmään kuuluessaan ilmastoa saastuttavien yritysten, kuten lentoyhtiöiden, tulee ostaa tuottamiaan kasvihuonepäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia päästökaupasta. (Niemistö ym. 2019, 40.) Päästökauppajärjestelmän lisäksi vuonna 2016 192 maata sitoutui Yhdistyneiden kansakuntien ilmailualan erityisjärjestön maailmanlaajuiseen CORSIA-sopimukseen (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) koskien lentoliikenteen päästöjen hillitsemistä, leikkauksia ja kompensointia. Sopimuksen tavoitteena on pysäyttää ilmailualan tuottamien hiilidioksidipäästöjen kasvu vuoden 2020 jälkeen, riippumatta alan kasvusta. (Em., 41–43.) Tavoitteeseen pyrkivien lentoyhtiöiden päästöjen vähennyskeinoja ovat esimerkiksi uusien lentokonekalustojen hankintaan sijoittaminen,¹ päästöjen

¹ Uusinta teknologiaa hyödyntävät lentokonemallit ovat useimmiten 15–20 prosenttia polttoainetehokkaampia kuin aiemmat mallit (ATAG 2018, 32).

kompensoiminen päästöhyvitysjärjestelmien avulla ja nykyisten, fossiilisten polttoaineiden vaihtaminen biopolttoaineisiin (Niemistö ym. 2019, 35–43).

Päästövähennyskeinojen hyödyntäminen ja niihin siirtyminen ei kuitenkaan ole yksinkertaista. Esimerkiksi biopolttoaineiden kysyntä ja tarjonta eivät tänä päivänä vielä kohtaa. Uusiutuva lentopolttoaine on huomattavasti muita polttoaineita kalliimpaa, eikä sen tuotanto ole vielä tarpeeksi tehokasta tuotantomäärän tai kestävän saatavuuden suhteen (ATAG 2017, 16). Lentokoneiden sähköistymistä on myös pidetty yhtenä ratkaisuna matkustamisesta aiheutuvien päästöjen hillitsemiseen. Tällä hetkellä täyssähkökoneisiin siirtyminen vaatii kuitenkin suuria teknologisia harppauksia akkuteknologian kehittämisessä, minkä vuoksi suurten matkustajakoneiden sähköistyminen ei ole todennäköistä lähitulevaisuudessa (Niemistö ym. 2019, 36).

Lentoliikenteen päästöjen vähennyskeinoista päästöhyvitysjärjestelmillä viitataan sellaisten hankkeiden rahoittamiseen, joiden avulla vähennetään ilmakehässä olevia kasviuonepäästöjä. Lentoyhtiöiden itse maksamien hyvitysten lisäksi jotkin lentoyhtiöt, esimerkiksi Finnair,² ovat tarjonneet asiakkailleen mahdollisuuden hyvittää eli kompensoida lentomatkasta aiheutuneita päästöjä lahjoittamalla rahaa johonkin yhtiön tukemaan ympäristöhankkeeseen (Finnair n.d.). Tällaisia ympäristöhankkeita voivat olla esimerkiksi metsien kasvatukseen tai tuulivoimaloiden rakentamiseen liittyvät hankkeet.

Päästöhyvitysjärjestelmää on kritisoitu hankkeiden todellisten vaikutusten yliarvioimisella ja tuettujen päästövähennysten kyseenalaisuudella. Mikäli esimerkiksi päästöjä vähentävä hanke oltaisi toteutettu ilman hyvityksiäkin, ei se siten korvaa yksilöiden matkustamisesta aiheutuneita päästöjä. Hankkeiden valvonta ja seuranta voivat taas jäädä vähäisiksi, jolloin esimerkiksi hankkeen nimissä istutetun metsän päästöhyvitykset nollaantuvat, mikäli metsä tuhoutuu palon tai hakkuun seurauksena. Hyvitysjärjestelmiin kohdistunut kritiikki on koskenut myös hyvityssummien pienuutta, sillä mainostetut muutaman euron suuruiset hyvitysmaksut eivät todennäköisesti riitä lyhyistäkään lennosta aiheutuneiden päästöjen todelliseen kompensoimiseen. (Niemistö ym. 2019, 26.)

² Maaliskuussa 2020 Finnair lopetti Push for Change -päästöhyvitys- ja biopolttoainepalvelunsa. Lopettamisen taustalla vaikutti Poliisihallituksen tulkinta, jonka mukaan palvelussa oli kyse rahankeräyslain alaisesta toiminnasta, jota yritykset eivät saa harjoittaa. Yhtiön tavoitteena on tuoda hyvitysmahdollisuudet tulevaisuudessa osaksi lentolipputarjontaansa. (Finnair 2020.)

Erilaisten päästöjen vähennyskeinojen lisäksi julkisessa keskustelussa huomion ja kritiikin kohteeksi ovat nousseet lentoliikenteen tuet ja verohelpotukset. Siinä missä esimerkiksi yksityisautojen käyttämästä bensiinin pumppuhinnasta veroja on noin kaksi kolmasosaa, ei lentoliikenteen polttoainetta veroteta yleensä ollenkaan. (Landström 2019.) Verottomuuden taustalla vaikuttaa vuonna 1944 solmittu Chicagon sopimus matkailun tukemisesta. Sopimuksen toivottiin edistävän kansojen välistä ystävyyttä maailmansotien jälkeen. (Niemistö yms. 2019, 10, 43; Nousiainen 2018.) Lentoliikenteeseen kohdistuvan veron käyttöönotto on nykyisellään yksittäisen maan tai mantereen kannalta haasteellista, sillä se saattaisi vaikuttaa maan lento- ja matkustajaliikenteeseen ja niistä saataviin tuloihin (Niemistö ym. 2019, 43–44; Nousiainen 2018). Mahdollisista taloudellisista haitoista huolimatta Ruotsi otti lentoliikennettä koskevan lentoveron käyttöön vuonna 2018 ja myös Ranska on päättänyt periä lentämisestä veroa vuodesta 2020 alkaen. Ranskassa lentämisen haittaveroksi kutsuttu vero vaihtelee Ruotsissa käytössä olevan veron tavoin matkan pituuden ja lentoluokan mukaan, ja on suuruudeltaan 1,5–18 euroa. Vero ei täten suoraan vastaa polttoaineveroa tai aiheutuneiden päästöjen todellista kompensointia. (Kokkonen 2019.) Suomessa keskustelu lentoveron käyttöönotosta johti matkustajakohtaista lentoveroa kannattavaan kansalaisaloitteeseen, joka eteni eduskunnan käsittelyyn helmikuussa 2020 (Eduskunta 2020).

2.3 IPCC:n erikoisraportti ja julkinen keskustelu

Suomessa matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevien julkisten keskustelujen taustalla on vaikuttanut Intergovernmental Panel on Climate Change eli IPCC:n 8.10.2018 julkaisema erikoisraportti. IPCC on tutkijoista ja YK:n jäsenmaiden edustajista koostuva hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli, joka tuottaa ilmastonmuutosraportteja ilmastopolitiikan pohjaksi. Raportit koostetaan jo tehtyjen tieteellisten tutkimusten tuloksista koskien ilmastonmuutoksen vaikutuksia, vaikutusten hillitsemistä ja niihin sopeutumista. (IPCC Secretariat 2013.) Omien väliaikaraporttinsa lisäksi IPCC tuottaa tilauksesta erikoisraportteja, jollainen oli juuri vuoden 2018 lokakuussa julkaistu Global Warming of 1.5 °C -erikoisraportti. Kyseinen raportti oli tilattu Puolassa joulukuussa 2019 pidettävän ilmastokokouksen taustoitukseksi. Puolan ilmastokokouksen tavoitteena oli sopia keinoista Pariisin kokouksessa vuonna 2015 asetettujen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi. (IPCC 2018, 4.)

Lokakuussa julkaistu erikoisraportti kertoo, millaisia vaikutuksia ja riskejä 1800-luvun jälkipuoliskon esiteolliseen aikaan verratulla 1,5 asteen lämpenemisellä olisi luonnolle ja ihmisille, ja minkä takia ilmaston lämpeneminen olisi tärkeää pysäyttää alle kahteen asteeseen. (IPCC 2018, 7–11; Koistinen 2018.) Tämänhetkiset lupaukset ja sitoumukset päästövähennyksistä eivät hillitse lämpenemistä tarpeeksi tehokkaasti, sillä ne tulevat todennäköisesti johtamaan yli kolmen asteen lämpenemiseen (Koistinen 2018). Erikoisraportin mukaan lämpeneminen ja sen aiheuttamat ympäristötuhot on mahdollista pysäyttää 1,5 asteeseen vain, jos merkittäviin päästövähennyksiin sitoudutaan maailmanlaajuisesti jo lähivuosina. IPCC:n raportissa ei suoraan ehdoteta ilmastopoliittisia vaihtoehtoja, vaan siinä esitellään keinoja, joita päättäjät voivat hyödyntää päätöksenteossaan. (IPCC 2018, 15; IPCC Secretariat 2013.)

Vaikka IPCC:n erikoisraportti on tuotettu päättäjille, se sisältää tietoa, jota kuluttajat voivat hyödyntää omien kulutusvalintojensa ympäristöystävällisyyden tarkastelussa. Merkittävimpiä yksittäisten kuluttajien hiilijalanjälkeen vaikuttavia osa-alueita ovat asuminen, ravinto ja liikkuminen. Raportissa käsiteltiin muun muassa lentoliikenteen aiheuttamia päästöjä, minkä vuoksi mediassa huomio keskittyi yksilön hiilijalanjäljen osa-alueista liikkumiseen ja erityisesti juuri lentomatkestamiseen. Keskustelua herätti erityisesti yksittäisten kuluttajien matkustuskäyttäytyminen ja lentoteitse tehtyjen matkojen osuus yksilöiden hiilijalanjäljessä. (ks. esim. Ikävalko 2019; Mikkonen 2018.) Raportissa, ja siten myös mediassa, lentomatkestamisen korvaamista maata pitkin matkailulla pidettiin yhtenä merkittävänä keinona liikkumisesta syntyvien päästöjen vähentämiseksi (Rogelj ym. 2018, 142). Raportti toimi monille kuluttajille eräänlaisena herättelijänä, sillä aiempien tutkimusten perusteella vain harva teollistuneiden maiden matkailija on tiedostanut lentämisestä aiheutuvien päästöjen suuruuden (Gössling & Peeters 2007, 404). Maateitse tapahtuvan matkustamisen suosittelun lisäksi raportissa huomioitiin lentoliikenteen päästöjen hillitsemisen haasteellisuus ja alan raju kasvu. Todennäköisen kasvun vuoksi raportin tekijät pitivät ensisijaisen tärkeänä pyrkimyksiä huomattaviin tehokkuuden parannuksiin ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön siirtymiseen. (Rogelj ym. 2018, 143.)

Ilmastonmuutosta edistävien matkustuspäästöjen julkituominen aiheutti julkisen keskustelun perusteella ihmisissä ahdistusta ja huonoa omaatuntoa. Negatiivisten tunteiden hillitsemiseksi osa raporttia seuranneista uutisista käsitteli esimerkiksi kuluttajien keinoja lentämisen kompensoimiseen ja välttämiseen (ks. esim. Riikonen 2019). Lentomatkestamisen

välttämiseen liittyvä uutisointi ja keskustelu saattoivat olla syinä esimerkiksi sille, että suomalaisen Maata pitkin matkustavat -Facebook-ryhmän jäsenmäärä viisinkertaistui 8 kuukauden aikana vuonna 2019.³ Suomessa järjestettiin tammikuussa 2019 myös ensimmäistä kertaa Maata pitkin -matkamessut, joiden tarkoituksena oli toimia ”vaihtoehtoisina matkamessuina” ja tarjota tietoa maata pitkin matkailun mahdollisuuksista. Kyseiset messut järjestettiin toistamiseen jo saman vuoden toukokuussa. (Maata pitkin -matkamessut n.d.)

2.4 Lentohäpeä ja syyllisyys

Lentämisen välttämiseen liittyvien vinkkien ja maata pitkin matkailuun kannustamisen ohella julkisessa keskustelussa käsiteltiin myös matkailuun liittyviä tunteita. Lentämisen päästöjen tiedostaminen herätti ihmisissä esimerkiksi häpeän tunteita tehtyjä lentomatkoja kohtaan. Lentämisen vuoksi koetulle häpeälle muodostui ruotsinkielessä oma sana ”flygskam” eli suomeksi ”lentohäpeä”, jonka Kotimaisten kielten keskus valitsi heinäkuussa 2019 kuukauden sanaksi (Kotimaisten kielten keskus 2019). Omien lentomatkojen aiheuttamasta lentohäpeästä puhumisen lisäksi mediahuomiota sai Ruotsissa perustettu sosiaalisen median kuvapalvelu Instagramin käyttäjätili. Ruotsalaisen Aningslösa influencers -käyttäjätilin (@aningslosainfluencers) tavoitteena oli tuoda esille ruotsalaisten julkisuuden henkilöiden matkustuskäyttäytymistä ja syyllistää heitä lentomatkoista aiheutuneista päästöistä. Lentohäpeän ja siitä käydyn keskustelun on uskottu olevan yksi syy sille, että IPCC:n erikoisraportin julkaisemista seuranneen vuoden aikana ruotsalaisten lentomatkamattomien kasvu kääntyi ensimmäistä kertaa laskuun. Samanlaista ilmiötä ei ole kuitenkaan havaittu Suomessa, jossa lentomatkamattomien jatkoi kasvuaan mediassa käydyistä ilmastonmuutoskeskustelusta ja sen mahdollisesti aiheuttamista häpeän tunteista huolimatta. (Jaskari 2019; Finavia n.d., 11.)

Julkisessa keskustelussa muodostunut termi ja ajatus lentohäpeästä liittyy osittain jo aiemmin muodostuneeseen käsitykseen ympäristöahdistuksesta. Ympäristöahdistusta tutkinut ympäristötutkija Panu Pihkala (2017, 20–23) kuvaa ympäristöön liittyviä ahdistuksen tunteita ihmisten kokemiksi henkiseksi oireiksi, kuten levottomuudeksi, menetyksen tunteiksi ja alakuloksi, joita erityisesti nuoret kokevat monimutkaisten ja vaikeasti ratkaistavien

³Johanna Östmanin (2019) tammikuussa 2019 julkaisemassa artikkelissa kerrottiin, että Maata pitkin matkustavat -Facebook-ryhmässä on ”runsas 3000 jäsentä”. Kun ryhmän koko tämän tutkielman teon aikana tarkastettiin kahdeksan kuukautta myöhemmin (19.08.2020), ryhmän jäsenmäärä oli jo yli 15 500.

ympäristöongelmien edessä. Pihkala (2017) tunnistaa ympäristöongelmien yhteydessä esiintyviksi tunteiksi myös syyllisyyden ja häpeän, jotka molemmat nousevat esille matkustamista ja lentämistä käsittelevissä uutisissa ja keskusteluissa. Syyllisyys ja häpeä ovat toisiinsa kytkeytyviä, mutta silti keskenään varsin erilaisia tunteita. Oleellisesti nämä kaksi tunnetta eroavat toisistaan siinä, mihin ne kohdistuvat. Syyllisyys kohdistuu ulospäin eli siihen, miten yksilön toiminta vaikuttaa muihin, kun taas häpeä kohdistuu sisäänpäin eli ihmisen minuuteen (Kainulainen & Parente-Capková 2011, 11).

Häpeää käsittelevän tutkimusantologian toimittaneiden Siru Kainulaisen ja Viola Parente-Capkován (2011, 10) mukaan syyllisyydentunne nousee tilanteissa, joissa ihminen kokee tekevänsä tai tehneensä väärin rikkoessaan jotakin sääntöä. Ympäristöasioiden kohdalla käsitys oikeasta ja väärästä liittyy tietämykseen ja sen pohjalta rakentuvaan omatuntoon, joka ohjaa valintojen tekemistä. Toisten ihmisten ja luonnon hyvinvointi ovat suomalaisessa yhteiskunnassa moraalikäsitteen ytimessä. (Pihkala 2017, 52–53.) Moraalikäsitys pohjautuu esimerkiksi lainsäädäntöön ja uskontoon, jotka ovat tuottaneet jaettua tietoa siitä, mikä on hävettävää ja minkälaisista teoista yksilön tulisi kokea syyllisyyttä (Kainulainen & Parente-Capková 2011, 14). Omantunnon soimaamisen lisäksi yksilö voi kokea, että joku tai jokin ulkopuolinen taho syyllistää häntä vääristä teoista. Ympäristöön liittyvän viestinnän kohdalla moni kokeekin epäreilulta tuntuva syyllistämistä. Panu Pihkalan (2017, 53–54) mukaan ympäristöviestinnän syyllistäväksi koettu sävy voi todella johtua viestijän tiedostamattomasta tai tietoisesta toiminnasta, mutta useimmin siinä on kuitenkin kyse yksilön jo valmiiksi tuntemasta syyllisyydentunteesta, joka nousee pintaan aiheen käsittelyn myötä.

Siinä missä syyllisyys liittyy yksilön toimintaan, häpeä kohdistuu yksilön itseymmärrykseen ja identiteettiin. Häpeää tunteva kokee olevansa kelvoton, paha ja/tai jollain tapaa vääränlainen ihminen. Häpeää tunnetaan erityisesti toisten ihmisten edessä, sillä siihen liittyy pelko toisille ”paljastumisesta”. Häpeää tunteva henkilö pelkää, että toiset halveksivat ja hylkäävät hänet, jos heille paljastuu, ettei hän vastaakaan jaettuja käsityksiä kunniallisesta ihmisestä. (Pihkala 2017, 54–55; Kainulainen & Parente-Capková 2011, 8–9.) Häpeää tunteva voi myös kokea olevansa velassa jollekin, minkä vuoksi häpeästä pyritään eroon velan maksamisen avulla. Ympäristölle haitallista toimintaansa häpeävä henkilö voi siis kokea olevansa velassa ympäristölle, minkä vuoksi hän saattaa pyrkiä maksamaan velkaansa takaisin ympäristöystävällisen toiminnan avulla. Haastavaksi tilanteen tekee se, ettei ympäristöltä saa ”armahdusta” eli yksilö ei voi tietää milloin hän on tehnyt riittävästi eli milloin velka on

maksettu. Ympäristötietoinen ihminen ei täten välttämättä pääse häpeän ja riittämättömyyden tunteistaan eroon, sillä aina löytyy keinoja toimia entistä ympäristöystävällisemmin. (Pihkala 2017, 55–57.)

Syyllisyys ja häpeä liittyvät siis vahvasti ihmisten moraalikäsitteisiin, yhteiskunnassa vallitseviin sääntöihin ja normeihin, sekä diskursseihin, jotka kertovat, millainen toiminta on sopivaa ja millaista toimintaa tulisi taas hävetä. Kuten aiemmin mainittiin, uskonnot ovat vaikuttaneet erilaisten jaettujen tietojen muodostumiseen. Kristinuskon tunnustuksellisuutta ja uskonnollista häpeää tutkineen Teemu Ratisen (2011, 132) mukaan kristinuskossa ihmisen suhde Jumalaan määrittyy erilaisten voimakkaiden tunteiden, kuten pelon, syyllisyyden ja häpeän, kautta. Häpeäntunne on osa kristillisen jumalsuhteen perustaa, mikä ilmenee kristinuskon pyhän kirjan eli Raamatun alun syntiinlankeemuskertomuksessa (1. Moos. 3), jossa ensimmäiset ihmiset alkavat kokea Jumalan edessä häpeää syötyään hyvän ja pahan tiedon puusta (Ratinen 2011, 133).

Häpeän lisäksi kristillinen jumalsuhde on saanut merkityksensä synnin ja sen tekemisen myötä syntyvän syyllisyydentunteen kautta. Syyllisyydentunnetta pidetään merkinä Jumalan tahdon rikkomisesta. Jumalsuhteensa ennalleen palauttaakseen ihmisen tulee kristillisen perinteen mukaisesti katua tekojaan, tunnustaa syntinsä ja/tai hyvittää väärät tekonsa. (Ratinen 2011, 135.) Syntien tunnustaminen ja sovittaminen ovat merkityksellinen osa etenkin kristinuskon katolista suuntausta, jonka pyhiin sakramentteihin kuuluu opetus parannuksen sakramentista eli ripittäytymisestä (Katolinen tiedotuskeskus n.d.B). Ajatus väärin tekojen hyvittämisestä vastaa Pihkalan (2017, 55–57) käsitystä yksilöiden pyrkimyksistä päästä eroon häpeän tunteista velan maksamisen avulla.

Teemu Ratisen (2011, 135) mukaan syyllisyys ja syntisyys eivät ole aina olleet kristinuskon ytimessä, vaan ne alkoivat korostua vasta kirkollisten vallankäytäntötapojen muuttumisen myötä. Erityisesti myöhäiskeskiajan aikana syyllisyydentunteesta muodostui tärkein ihmisen ja Jumalan välistä suhdetta määrittävä tunne. Samoihin aikoihin läntisessä kristillisyydessä yksilöstä muodostui synnintekijä. Kirkolliset tunnustus- ja synninpäästökäytännöt ja synnillisten piirteiden tarkkailu olivat Suomessa vallalla aina 1800-luvulle saakka. Vielä 1800-luvun jälkeenkin yksilöiden oikeat ja väärät teot olivat kirkollisen normisuhteen tarkkailun alaisena. (Em., 135–136.) Syyllisyyden ja häpeän tunteiden merkityksen korostaminen on mahdollista ymmärtää osaksi kirkon vallankäyttöä, sillä kyseiset tunteet

sisäistäessään ihminen tarkkailee itse omia ajatuksiaan ja tekojaan, eikä tällöin tarvitse toivottuun toimintaan ohjaavaa ulkoista pakkoa (Ratinen 2011, 136; Heller 1985, 40; sit. Ratinen 2011, 139–140).

2.5 Vastuu valinnoista ja muutoksista

Monissa matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa pohditaan erilaisia keinoja matkailun tuottamien päästöjen vähentämiseksi. Ympäristövastuullisista toimista ja valinnoista puhuttaessa keskusteluissa rakennetaan helposti mielikuvaa eri tahojen toimijuudesta ja vastuusta ympäristöystävällisten valintojen tekemisessä. Tämän tutkimuksen tavoitteena onkin osaltaan tutkia sitä, millä tavoin vastuuta jaetaan, osoitetaan ja otetaan keskustelujen aikana. Vastuuta toiminnasta, valintojen tekemisestä ja kuluttamisesta on mahdollista tarkastella erilaisista näkökulmista käsin. Tässä alaluvussa käsitellään individualistista kuluttajanäkemyksiä ja siihen kohdistunutta yhteiskunnalliset reunaehdot huomioon ottava kritiikkiä, mikä auttaa erilaisten vastuukäsitysten ymmärtämisessä. Individualistisessa näkökulmassa yksittäisten kuluttajien toimijuus muodostuu varsin erilaiseksi kuin yhteiskunnalliset ehdot ja rajoitteet huomioon ottavassa näkökulmassa. Toimijuuteen liittyvien käsitysten myötä myös näkemykset vastuusta eroavat näkökulmien välillä. Tutkielman aihealueena toimiva matkailu on yksi kuluttamisen muoto, minkä vuoksi sitä on mahdollista tarkastella samojen teorioiden ja näkökulmien kautta kuin muutakin kuluttamista.

Kuten aiemmissa luvuissa tuotiin esille, julkisessa keskustelussa on käsitelty erilaisia lentämisen välttämiseen ja sen korvaamiseen liittyviä näkemyksiä ja ohjeistuksia. Mediassa esiintyvien ohjeiden lisäksi esimerkiksi suomalainen lentoyhtiö Finnair on antanut omilla nettisivuillaan esimerkkejä siitä, miten lentoteitse matkustavat voivat matkustaa vastuullisemmin ja ympäristöystävällisemmin. Lentomatkoista aiheutuneiden päästöjen vähentämiseksi nettisivuilla on suositeltu muun muassa lyhyitä, suoria ja moderneilla, ja siten polttoainetehokkailla, lentokoneilla tehtävien lentojen valitsemista, kevyesti pakkaamista, eri liikennemuotojen yhdistämistä, biopolttoaineen ostamista ja rahan lahjoittamista erilaisiin Finnairin tukemiin päästöhyvityshankkeisiin (Finnair n.d.).

Finnairin kuluttajalle suunnatun ohjeistuksen tavoin myös tieteen kentällä on tutkittu sitä, miten kuluttajat voivat itse vaikuttaa hiilijalanjälkeensä erilaisten toimien avulla. Esimerkiksi Seth Wynes ja Kimberly A. Nicholas (2017) käsittelivät kulutukseen ja elämäntapaan liittyvässä tutkimuksessaan kuluttajien keinoja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Kaukolennon lentämättä jättäminen oli tutkimuksen mukaan yksi kolmesta tehokkaimmasta päästöjä vähentävästä toimesta yhdessä lapsiluvun rajoittamisen ja autottomuuden kanssa. Samaan tapaan myös mediassa on annettu kuluttajille ohjeita siitä, mitä he voisivat tehdä oma hiilijalanjälkensä pienentämiseksi ja toimintansa aiheuttamien kasvihuonepäästöjen hillitsemiseksi (ks. esim. Riikonen 2019).

Finnairin (n.d.), median ja Seth Wynesin ja Kimberly A. Nicholasin (2017) tutkimuksen yksilöille tarjoamat vinkit hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävistä toimista ovat osa individualistisen ajattelun yksilökeskeistä näkemystä koskien kestävästä kulutuksesta. Individualismiin pohjautuvien teoreettisten näkemysten mukaan erilaiset yhteiskunnalliset ilmiöt on mahdollista purkaa yksilöiden teoiksi ja valinnoiksi, joiden pohjalla vaikuttavat esimerkiksi yksilöiden halut, arvostukset ja uskomukset. Kun laajemmat yhteiskunnalliset ilmiöt, kuten ilmastonmuutos, nähdään seurauksina yksilöiden valinnoista, yksilöiden tekojen merkitys ja niihin liittyvä vastuu korostuu muutosta tavoiteltaessa. Keskustelu yksilöiden elämäntavoista ja niiden ympäristövaikutuksista sai Suomessa alkunsa 1960- ja 70-lukujen vaihteessa, jolloin muodostui myös jaettu käsitys yksilön mahdollisuuksista vaikuttaa omalla toiminnallaan ympäristöongelmiin (Ahonen 2006, 76).

Käsitys yksilöiden vaikutusmahdollisuuksista korostuu Wynesin ja Nicholasin (2017) tutkimuksessa, jossa painotetaan yhteiskunnassa alhaalta ylöspäin suuntautuvan toiminnan muutoksen (bottom-up action) merkittävyyttä ilmaston lämpenemisen pysäyttämisen keinona. Wynesin ja Nicholasin (2017, 1) mukaan yksilöiden toimintatapojen muutokset voivat kumuloituessaan aiheuttaa yhteiskunnassa nopeampia ja laajempia muutoksia kuin perinteisten infrastruktuurien ja instituutioiden muuttamiseen tähtäävät poliittiset toimet, joiden onnistumisessa voi kestää useita vuosikymmeniä. Käsitys tekojen merkittävydestä vastaa perinteistä individualistista ajattelua, jossa painotetaan kuluttajien itse tekemiä rationaalisia ja moraalisia valintoja (Eräranta & Moisander 2006, 18). Julkisessa keskustelussa kuluttajia ei usein nähdä vain rationaalisina päätöksentekijöinä, vaan heidän uskotaan myös tarkkailevan kulutustaan, tiedostavan valintojensa vaikutukset ja sitoutuvansa ympäristövastuulliseen toimintaan elämän eri osa-alueilla (Moisander 2007, 408).

Keskusteluissa saatetaan painottaa esimerkiksi yrityksissä ja teollisuudessa jo tapahtuneita muutoksia, joiden avulla vedotaan kuluttajaa tekemään ”oma osuutensa” moraalisesti oikeana pidetyn toiminnan avulla. Samaan retoriikkaan sisältyy ajatus kuluttajien vallasta vaikuttaa valinnoillaan yritysten toimintaan ja tarjoamiin tuotteisiin. (Eräranta & Moisander 2006, 26.)

Kun yhteiskunnallisia ilmiöitä tarkastellaan individualistisesta näkökulmasta käsin, mielenkiinto kohdistuu yksilöiden tekemien valintojen taustalla vaikuttaviin tekijöihin, kuten tiedon merkitykseen ja valintoja ohjaaviin motivaatiotekijöihin. Kestävän kuluttamisen motivaatiotekijöitä käsittelevässä tutkimuksessa Zeinab Rezvani, Johan Jansson ja Maria Bengtsson (2018) löysivät kolme erilaista motivaatiomallia: rationaalisen mallin, normatiivisen toiminnan mallin ja hedonistisen mallin. Rationaalisen mallin mukaan toimivat kuluttajat punnitsevat ostoksesta saatuja voittoja ja tappioita, ja valitsevat tuotteen siitä saatavan hyödyn perusteella. Ympäristöystävällisemmän tuotteen tai toimintatavan valitseminen riippuu täten valinnasta seuraavista hyödyistä. (Rezvani & Jansson & Bengtsson 2018, 1274.) Toisen motivaatiota selittävän näkemyksen, normatiivisen toiminnan mallin, mukaan kuluttajien valintoja ohjaavat moraaliset säännöt, normit ja käsitykset oikeudenmukaisuudesta. Mikäli kuluttajat siis kokevat ympäristöstä huolehtimisen velvoitteeseen, he todennäköisemmin tekevät ympäristöystävällisiä valintoja. Tutkimuksessa tunnistetun kolmannen näkemyksen eli hedonistisen mallin pohjalla vaikuttavat taas toiminnasta aiheutuvat tunteet. Mallin mukaan kuluttajat tekevät positiivisia tunteita (esim. ilo ja ylpeys) herättäviä valintoja ja välttävät taas negatiivisia tunteita (esim. katumus ja häpeä) aiheuttavien valintojen tekemistä. Ennako-odotukset valintoihin liittyvistä tunteista ohjaavat myös kuluttajien toimintaa. (Em., 1274.)

Individualistisessa näkemyksessä kuluttaja mielletään toisista ihmisistä ja yhteiskunnasta irrallaan olevaksi, vapaasti valintoja tekeväksi rationaaliseksi yksilöksi. Näkemystä yksilön vapaudesta on kuitenkin kritisoitu kulutuksen yhteiskunnallisia puolia käsittelevissä tutkimuksissa. Kritiikin kohteena on ollut myös kuluttajille osoitettu valta-asema; yksilökeskeisen näkemyksen mukaan kuluttaminen ohjaa yritysten toimintaa ja laajemmin koko talousjärjestelmää, minkä takia kuluttajalle siirretään näkemyksessä vastuu kestävän kehityksen edistämisestä. (Heiskanen 2012, 9; Eräranta & Moisander 2006, 26.) Päätöksentekoon liittyvän vastuun siirtäminen kuluttajien harteille jättää huomiotta yksilöiden valintoihin ja toimintaan vaikuttavat historialliset, poliittiset ja sosiaaliset ehdot ja rajoitteet. Kuluttamisen yhteiskunnallisten vaikutusten huomioon ottavan näkökulman mukaan

kuluttajat eivät toimi muista ihmisistä erillisinä yksilöinä, sillä sosiaalinen vuorovaikutus, mallioppiminen ja erilaiset kulttuuriset käytänteet ohjaavat kuluttajien toimintaa. (Heiskanen 2012, 9–10.) Sosiaalisten suhteiden lisäksi kuluttajien oma taloudellinen tilanne, laajemmin vallitseva yhteiskuntarakente, teknologian kehitys ja kunkin alueen infrastruktuuri määrittävät esimerkiksi valittavissa olevan tuotevalikoiman ja julkisten kulkuneuvojen saatavuuden (Heiskanen 2012, 10; Eräranta & Moisander 2006, 27–29, 83).

Individualistisessa näkemyksessä kuluttajien ja yritysten uskotaan olevan markkinoilla keskenään tasapainoisessa valtasuhteessa, jolloin molemmat voivat vaikuttaa toistensa toimintaan. Kuluttaja voi tällöin ”äänestää kukkarollaan” ja yritys voi vaikuttaa kuluttajan toiveisiin, haluihin ja käyttäytymiseen erilaisten markkinointikeinojen avulla. (Eräranta & Moisander 2006, 17–18.) Vaikka kuluttajilla olisikin runsaasti erilaisia mahdollisuuksia valintojen tekemiseen ja ostopäätösten punnitsemiseen, valintojen runsaus ja niiden pohjalta tehtävät itsenäiset kulutus päätökset ovat kuitenkin näennäisiä (em., 29). Valittavana olevat vaihtoehdot ovat yksilön ulottumattomissa olevan päätöksenteon piirissä, minkä takia kuluttajan valinnanmahdollisuudet on rajattu jo ennalta tietynlaisiksi. Näiden ennalta määritettyjen vaihtoehtojen pohjalta tehtäviä valintoja ohjaavat myös käsitykset siitä, millaiset valinnat ovat hyväksyttäviä ja normaaleja. (Ahonen 2006, 83; Eräranta & Moisander 2006, 28.)

Kuluttajien ja yritysten välinen valtasuhde markkinoilla ei siis välttämättä ole niin tasapainoinen kuin individualistisessa näkemyksessä annetaan ymmärtää. Tuotevalikoiman rajaamisen lisäksi kuluttajien valintoja ohjataan erilaisilla hallintakäytännöillä. Hallintakäytännöillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi tietämisen ja puhumisen tapoihin liittyvää hallintaa. Yhteiskunnassa on usein vallalla tietynlaisia ajatusmalleja, joita käytetään kuluttamisen järkeväksi ja ymmärrettäväksi tekemiseen. Yksi tällaisista erilaisten markkinointikampanjoiden ja kuluttajavalistuksen ylläpitämistä malleista on edullinen hinta. Mahdollisimman edullisen tuotteen valitseminen kertoo järkevästi ja rationaalisesti toimivasta kuluttajasta, johon viittaa myös tunnettu suomenkielen fraasi ”on tyhmää maksaa liikaa”. Hinnan saaman erityisaseman vuoksi muut kuluttamiseen vaikuttavat kriteerit, kuten tuotteen ympäristöystävällisyys, saattavat jäädä taka-alalle. (Eräranta & Moisander 2006, 21–22.) Lentomatkustamisen kohdalla tämä voi tarkoittaa esimerkiksi mahdollisimman halvan lennon valitsemista ja ympäristöystävällisempien lentomuotojen, kuten suoran reitin ja uuden kaluston, huomiotta jättämistä.

Kuluttajille luodaan markkinointiviestinnän keinoin jatkuvasti myös uusia toiveita, haluja ja mielikuvia tuotteista ja palveluista, joiden uskotellaan vastaavan heidän todellisiin tarpeisiinsa (Eräranta & Moisander 2006, 22–23). Esimerkiksi lomamatkoja ja niiltä saatavia elämyksiä mainostetaan usein ainutkertaisina ja elämää mullistavina kokemuksina. Vallitseva kulutuskulttuuri ja tuotanto- ja markkinakoneisto eivät tuota kuluttajille vain mielihaluja, vaan ne vaikuttavat laajemmin yhteiskuntaan tarjoten ihmisille tietynlaisia identiteettejä ja elämäntapoja sekä käsityksiä hyvästä kuluttamisesta ja elämästä (Ahonen 2006, 83; Eräranta & Moisander 2006, 18). Näiden erilaisten kuluttajien toimintaa ulkopäin ohjaavien käytänteiden, rajoitteiden ja vallankäytön muotojen vuoksi kuluttajien toimijuus määrittyy yhteiskunnalliset reunaehdot huomioon ottavassa näkökulmassa varsin toisenlaiseksi kuin perinteisessä individualistisessa kuluttajakäsityksessä.

3 AIEMMAT TUTKIMUKSET

Tutkimuksen kohteena ovat sosiologiselle tutkimukselle tyypillisesti sosiaaliset toiminnot, ihmisten välinen kanssakäyminen ja erilaisten representaatioiden tuottamat merkitykset. Tavoitteena on kyseenalaistaa ja tarkastella uudella tavalla tutkimusaineistossa ilmeneviä, itsestään selvinä pidettyjä jakoja ja ajattelutapoja. Tutkimus edustaa matkailun sosiologiaa, jonka piirissä matkailua on tarkasteltu perinteisesti neljän eri osa-alueen avulla. Nämä neljä matkailututkimuksen osa-alueita ovat matkailijat, matkailijoiden ja kohdemaan paikallisten väliset suhteet, matkailujärjestelmän rakenne ja matkailun yhteiskunnalliset vaikutukset. (Cohen 1984.) Matkailun sosiologian tutkimussuuntaus alkoi vahvistua 1970-luvulla (Tuulentie 2017, 208), jolloin tutkimuskohteina olivat erityisesti matkailijoiden motiivit ja autenttisuuden kaipuu (esim. MacCannell 1976). Yksilötasolta liikkeelle lähtenyt tutkimussuuntaus on sittemmin jakautunut edellä mainittujen neljän osa-alueen mukaisesti tutkimaan matkailua esimerkiksi matkailuun liittyvien valtasuhteiden (esim. Cheong & Miller 2000; Urry 1990), arjen ja loman välisten kahtiajakojen (esim. Selänniemi 1996) ja kausiluontoisen elinkeinotoiminnan kestävyuden (esim. Baum & Lundtrop 2001) kautta. Tämä tutkimus keskittyy matkailun sosiologian osa-alueista eritoten matkailijoihin, mutta osittain myös matkailun yhteiskunnallisiin vaikutuksiin. Tutkimuskohteena olevissa

matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa luodaan jaettua ymmärrystä matkailun ympäristöhaitoista ja yksittäisten matkailijoiden motiiveista, tarpeista ja matkustustottumuksista.

Matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä julkisissa keskusteluissa on läsnä eri aloja ja näkemyksiä edustavia ihmisiä, minkä vuoksi niissä käsitellään ympäristövastuullista toimintaa eri näkökulmista käsin. Edellisessä luvussa mainittujen tutkimusten lisäksi onkin perusteltua nostaa esille muutamia muita aiheeseen liittyviä tutkimuksia, jotka havainnollistavat erilaisten toimijoiden tapoja puhua ympäristövastuullisesta toiminnasta. Tässä luvussa esiteltävät diskurssianalyysiä hyödyntäneet tutkimukset ovat Minna Aution, Eva Heiskasen ja Visa Heinosen (2009) ympäristöystävällisten kuluttajien diskursseja käsittelevä tutkimus, Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007) lentoalan toimijoiden lentomatkustamisen puolustamista käsittelevä tutkimus ja erilaiset tutkimukset uskonnollisuuden yhteydestä ympäristödiskursseihin ja -vastuullisuuteen. Aiemmat tutkimukset havainnollistavat vallinneita keskustelutapoja ja vastuunjaon käytänteitä koskien ympäristöystävällisiä valintoja.

Minna Aution, Eva Heiskasen ja Visa Heinosen (2009) tutkimus käsittelee suomalaisten nuorten keskuudessa vallitsevia vihreän kuluttamisen diskursseja. Ympäristöystävällistä toimintaa, kuluttamista ja asenteita käsittelevässä tutkimuksessa identifioitiin kolme erilaista kuluttajadiskurssia: ympäristösankari, antisankari ja anarkisti. Tutkimuksen perusteella ympäristösankarin diskurssia käyttävä kuluttaja hahmotti yksilön osana laajempaa, yhteiskunnallisen muutoksen mahdollistavaa joukkoa. Vihreä kulutus ei diskurssin perusteella rajoita yksilön toimintaa, vaan se on osa yksilön arkisia toimintatapoja ja ympäristövastuullista elämäntyyliä. Ympäristösankarin diskurssissa korostui myös näkemys tietoisuuden ja osaamisen merkityksestä ympäristöystävällisten valintojen tekemisessä. (Autio ym. 2009, 45–46.) Kyseinen diskurssi vastaakin mediassa ja poliittisissa keskusteluissa perinteisesti ylläpidettyä näkemystä kuluttajien mahdollisuuksista vaikuttaa oman toimintansa ympäristöystävällisyyteen ja toimia yhteiskunnallisten muutosten aikaansaajina. Diskurssien taustalla vaikuttavasta kollektiivisesta ja vastuullisesta kansalaisnäkemyksestä huolimatta tutkimuksessa kerätyssä aineistossa toistui vain yksilöiden omat toimet ja kulutusvalinnat, eikä esimerkiksi yhdessä muiden kanssa organisoitu kuluttajatoiminta. (Em., 45, 48–49.)

Vihreän kuluttamisen diskursseja käsittelevässä tutkimuksessa antisankarin diskurssia puheessaan käyttäneet kuluttajat kertoivat toimivansa tietoisesti hedonistisesti ja jättävän kulutusvalinnoissaan huomioimatta ympäristönäkökulmat ja muut eettiset kysymykset. Diskurssia leimasi individualistiseen kuluttajanäkemykseen kriittisesti suhtautuva ajatus siitä, ettei yksilö voi todellisuudessa itse vaikuttaa toiminnallaan vallitsevien ympäristöongelmien ratkaisemiseen. (Autio ym. 2009, 43–45.) Vastaava ajatus yksilön tekojen merkityksettömyydestä on noussut esille myös muissa aihetta käsittelevissä tutkimuksissa. Vastaavanlaisia turhautumisen, avuttomuuden ja epäoikeudenmukaisuuden tunteita voivat yksilöissä herättää esimerkiksi muista ihmisistä riippuvaisuus ja tieto suurten kansainvälisten yritysten välinpitämättömyydestä aiheuttamia ympäristöongelmia kohtaan (Heiskanen 2012, 10–11; Moisander 2007, 408).

Kolmas Minna Aution, Eva Heiskasen ja Visa Heinosen (2009) tutkimuksessa havaittu diskurssi vastasi näkemystä radikaalista ja vastakulttuuriin sijoittuvasta ympäristövastuullisesta kuluttamisesta. Anarkistidiskurssia käyttäneet kuluttajat tiedostivat ympäristöystävällisten valintojen tekemisen vaikeuden, olivat skeptisiä ympäristöystävälliseksi markkinoituja tuotteita kohtaan ja suhtautuivat kriittisesti koko kulutuskulttuuriin ja länsimaiseen elämäntapaan. He mielsivät kulttuuristen rakenteiden muuttamisen mahdolliseksi kuluttajille suunnattujen toimintatapojen avulla. (Autio ym. 2009, 46–48.) Diskurssissa esiintynyt skeptisyys ympäristöystävälliseksi mainostettuja tuotteita kohtaan on noussut esille myös Johanna Moisanderin (2007) vihreän kuluttamisen motivaatiotekijöitä käsittelevässä tutkimuksessa. Moisanderin (2007, 407) mukaan perustelemattomat ympäristöväitteet ja erilaisten, keskenään ristiriitaisten väittämien runsaus voivat aiheuttaa ympäristövastuullisissakin kuluttajissa motivaatiopulaa ja syyn olla toimimatta aina ympäristöystävällisesti.

Aution, Heiskasen ja Heinosen (2009) tutkimuksessa löydetyt anarkistin, antisankarin ja ympäristösankarin diskurssit havainnollistavat hyvin sitä, millaisia erilaisia diskursseja vihreän kuluttamisen ympärille rakentuu. Kussakin diskurssissa havainnollistuu myös se, miten toisten diskurssien ja yhteiskunnassa vallalla olevien näkökulmien tunnistaminen vaikuttavat diskurssien sisältöön (esim. antisankarin diskurssissa tunnistettiin yleinen suositus ympäristövastuulliseen toimintaan, mutta toimittiin tietoisesti sitä vastaan).

Toinen tämän tutkimuksen aiheeseen liittyvä aiempi tutkimus käsittelee matkailualan yritysten puheessa vallitsevia diskursseja. Stefan Gössling ja Paul Peeters (2007) analysoivat tutkimuksessaan lentoalan ja -yhtiöiden käyttämää kieltä osana lentomatkustamisen puolustamista. Lentoalan edustajat ja lentoyhtiöt pyrkivät puolustuspuheenvuoroissaan vastaamaan lentoliikenteen päästöihin kohdistuneeseen kritiikkiin. Gösslingin ja Peetersin (2007) tutkimuksessa identifioitiin neljä erilaista alalla yleisimmin käytettyä argumenttia, joita olivat (1) lentoalan energiatehokkuus ja vähäiset päästömäärät globaalissa mittakaavassa, (2) lentoalan taloudellinen ja sosiaalinen merkittävyys, (3) uuden teknologian kehitys osana päästöjen vähentämistä ja (4) lentoalaan kohdistuva epäreilu kohtelu verrattuna muihin liikennemuotoihin. Kyseiset argumentit edustivat lentoalan puheen diskursseja, joiden avulla pyrittiin ylläpitämään käsityksiä alan ympäristöystävällisyydestä ja mahdollisuuksista saavuttaa kestävä kehityksen tavoitteet (em., 413–414).

Lentämistä puolustavissa diskursseissa ei Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007, 406, 410–413) mukaan otettu huomioon kaikkia aiheeseen oleellisesti liittyviä seikkoja. Diskurssit ja puheenvuorot jättävät heidän mukaansa huomioimatta esimerkiksi korkealla vapautuvien päästöjen suuremmat ilmastoa lämmittävät vaikutukset, kulttuurien välisten kohtaamisten vähäisyyden ja kohtaamisten mahdolliset negatiiviset seuraukset, teknologian kehityksen hidastumisen verrattuna aiemmin tapahtuneeseen kehitykseen ja lentoalaa koskevat verohelpotukset ja muut tuet. Tutkimuksen perusteella lentoalan edustajat luovat lentämisestä positiivista, ympäristöystävällistä sekä taloudellisesti ja sosiaalisesti merkittävää mielikuvaa tarkkaan harkitun kielenkäytön ja huolella valikoitujen esimerkkien avulla (em., 413). Vastaavanlaista matkailun merkityksen korostamista ja samankaltaisten diskurssien esiintymistä voi todennäköisesti ilmetä myös muiden matkailualan toimijoiden puheissa, joilla pyritään varmistamaan matkailutoiminnan jatkuvuus.

Kolmas tätä tutkielmaa taustoittava tutkimusnäkökulma liittyy uskonnollisuuden ja ympäristöystävällisyyden väliseen suhteeseen. Uskonnon ja ympäristöystävällisyyden välistä suhdetta käsittelevissä tutkimuksissa mielenkiinto on kohdistunut esimerkiksi kuluttajien uskonnollisuuden ja ympäristövastuullisen toiminnan välisiin yhteyksiin ja luonnonsuojelutoiminnassa ilmenevään uskonnollisuuteen. Luonnonsuojelua onkin pidetty joissain tutkimuksissa sosiaalisen liikkeen lisäksi eräänlaisena nykypäivän uskontona. Liikkeen määrittely uskonnoksi on johtunut sen sisältämisestä uskonnollisuuteen viittaavista piirteistä ja hengellisyydestä. (Berry 2015, 11–12.) Luonnonsuojelussa luonto määrittyy

tietynlaiseksi pyhäksi hengellisyyden lähteeksi, jota tulee suojella (Wickström 2012, 419, 424–425).

Hengellisyyteen ja pyhyyteen liittyvien käsitysten ohella luonnonsuojelussa nostetaan usein esille perustavanlaatuisia kysymyksiä esimerkiksi ihmisten vastuusta ja ihmisten ja luonnon välisestä suhteesta. Vastaavanlaiset kysymyksenasettelut ja niihin esitetyt vastaukset on perinteisesti nähty uskontojen perustana. Uskontojen tavoin luonnonsuojelu myös yhdistää samanlaisia arvoja ja elämäntapoja vaalivia ihmisiä, luoden heille yhteisen viiteryhmän, johon kuulua. (Berry 2015, 186; Wickström 2012, 424, 427.) Ympäristöystävällisyys ja uskonnollisuus yhdistyvät esimerkiksi sosiologi Malcolm Hamilton (2000) tutkimuksessa, joka käsittelee kasvissyönnissä ilmeneviä uskonnollisuuden piirteitä. Vaikka Hamilton ei määrittele kasvissyöntiä nykyajan uskonnoksi, hän kuitenkin havainnollistaa siinä vallitsevia perinteisesti uskonnollisiksi miellettyjä teemoja. Perustavanlaatuisten ihmisyyttä käsittelevien kysymysten esittämisen lisäksi kasvissyöntiin liittyy moraalinäkömääriksi oikeasta ja väärästä ja kunnioitusta kaikenlaista elämää kohtaan. (Hamilton 2000, 66, 68, 70.) Hamiltonin mukaan moraalisesti ongelmalliseksi mielletyt asiat ovat monesti juuri niitä, jotka tuottavat ihmisille mielihyvää. Kasvissyönti, ja yleisesti luonnonsuojelu, on tästä syystä mahdollista mieltää tietynlaiseksi itsekurin muodoksi. Ruokavalion säätelyllä halutaan usein myös viestittää omasta identiteetistä ja moraalikäsitelmästä, jonka mukaan yksilö pyrkii säntillisesti elämään. (Em., 69, 73.)

Luonnonsuojelun ja ympäristövastuullisuuden suhdetta uskuntoon tutkineen Evan Berryn (2015) mukaan ajatukset modernista, uudesta uskonnosta johtavat harhaan. Yhdysvalloissa käydyin luonnonsuojelukeskustelun diskursseja käsittelevässä tutkimuksessaan Berry kertoo, kuinka uskonnolliset piirteet ovat tulleet historian saatossa osaksi nykyisiä ympäristödiskursseja. Syynä uskonnollisuudelle hän pitää uskonnollisten henkilöiden osuutta luonnonsuojeluliikkeen synnyssä ja länsimaiseen kulttuuriin juurtuneita kristinuskon tapoja käsittää maailmaa (Berry 2015, 5). Kristinuskon on toiminut länsimaisen yhteiskunnan rakennusaineena ja erilaisten ilmiöiden ja asioiden merkityksellistämisen keinona, minkä vuoksi se ymmärrettävästi vaikuttaa myös ympäristöliikkeissä vallitsevien ajattelutapojen pohjalla.

Berryn (2015, 11) mukaan luonnonsuojelussa ylläpidetty käsitys ihmisen ja luonnon välisestä tasa-arvoisesta suhteesta ja luonnon merkityksellisyydestä perustuu juuri kristinuskon pohjalta

syntyneisiin luontokäsityksiin. Luontokäsitykset ovat muiden kristinuskon teemojen tavoin osa länsimaisissa yhteiskunnissa jaettuja ja saatavilla olevia diskursseja. Luonnonsuojelussa ylläpidettyjen luontokäsitysten lisäksi aiheen ympärillä käytävä keskustelu rakentuu erilaisten kristinuskon käsitteiden ja sanastojen varaan. Kristinuskosta lainattuja käsitteitä ovat esimerkiksi synnin tekeminen ja pelastus, jotka esiintyvät usein erilaisissa ihmisten vastuuta käsittelevissä keskusteluissa. (Berry 2015, 6, 9, 13.) Kyseiset keskustelut pohjautuvat Berryn (2015, 184–185) mukaan kristinuskon oppiin synnin tekemisestä, minkä vuoksi ympäristöongelmat saatetaan nähdä seurauksena ihmisten syntisyydestä.

4 AINEISTO JA MENETELMÄ

Matkailun ympäristöeettisyyttä käsitteleviä julkisia keskusteluja analysoidaan tutkimuksessa diskurssianalyysin ja aiheesta käytyjen podcast-keskustelujen avulla. Seuraavissa alaluvuissa esitellään tarkemmin tutkimuksen aineistoa, menetelmää ja tutkimuseettisiä kysymyksiä. Luvun viimeinen osio kuvaa itse tutkimuksen toteutusta.

4.1 Tutkimusaineisto: matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevät podcastit

Tutkimuksen aineistona toimii matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevät suomalaiset keskusteluohjelmat. Koska tutkimuksen tavoitteena on tutkia IPCC:n erikoisraportin julkaisun (8.10.2018) jälkeen aiheesta käytyä keskustelua, tutkimuksen aineistoksi valikoitui julkaisun jälkeisen vuoden aikana (10/2018–9/2019) ilmestyneet keskusteluohjelmat. Aineistona käytettävät keskustelut ovat julkisen palvelun mediayhtiö Yleisradio Oy:n eli Ylen ja kaupallisen toimijan Spotifyn julkaisemia. Spotify on musiikin ja podcastien suoratoistopalvelu ja toinen maailmanlaajuisesti suurimmista podcast-alustoista (Mulligan 2020). Julkisen palvelun ja kaupallisen toimijan tarjoamien sisältöjen hyödyntäminen tutkimusaineistona tarjoaa mahdollisimman laajan kuvan erilaisissa kanavissa tuotetuista keskusteluista.

Aineiston keskustelut ovat podcast-muotoisia äänitiedostoja, joita kuluttajat voivat tilata ja ladata mobiililaitteeseensa tai tietokoneeseensa tai vaihtoehtoisesti kuunnella eri palveluiden

kautta. Radio-ohjelmista podcast-jaksot eroavat siinä, että niitä kuuntelija voi kuunnella itselleen parhaaseen aikaan, eivätkä ne välttämättä päädy koskaan esitettäväksi radioon. Radiokanavat saattavat kuitenkin julkaista radio-ohjelmiaan myös podcasteina, minkä vuoksi suurta käsitteellistä ja sisällöllistä eroa podcast- ja radio-ohjelmien välillä ei välttämättä ole. Esimerkiksi verkkomedia Yle Areenasta löytyy sekä kuunneltavia ja ladattavia radio-ohjelmia että Ylen julkaisemia podcast-ohjelmia, joita ei ole julkaisuhetkellä lähetetty ollenkaan radiossa (Yle 2017). Spotifyssa julkaistut keskusteluohjelmat ovat taas pääosin juuri podcasteiksi tarkoitettuja keskusteluohjelmia. Ääniteformaattien samankaltaisuudesta johtuen tutkimusaineistona toimiviin radio- ja podcast-ohjelmiin viitataan tässä tutkielmassa yleisesti vain podcast-ohjelmia, -jaksoina tai -keskusteluina.

Podcastit valikoituivat tutkimuksen tutkimusaineistoksi ajankohtaisuutensa vuoksi. Viime vuosien aikana podcastien suosio on kasvanut Suomessa jatkuvasti, ja vuonna 2018 noin 30 prosenttia suomalaisista 15–64-vuotiaista kuunteli podcasteja kuukausittain (RadioMedia 2018). Ajankohtaisuutensa lisäksi podcastien käyttö tutkimusaineistona on ollut verrattain vähäistä, minkä vuoksi ne tarjoavat uudenlaisen ja aiemmista tutkimuksista poikkeavan aineistomuodon. Podcast-keskustelujen aikana käsiteltävien kysymysten ja aiheisältöjen mahdollisesta suunnitelmallisuudesta huolimatta keskustelujen tarkempi sisältö on aina tilanteittain rakentuvaa ja välitöntä. Käsikirjoittamattoman keskustelun analyysi tarjoaa täten mahdollisuuden päästä käsiksi niihin puhumisen tapoihin, jotka esimerkiksi kirjoitetuissa uutisartikkeleissa saattaisivat kadota puheenvuorojen muokkaamisen tai jonkin tietyn näkökulman esille tuomisen johdosta. Podcasteiksi tuotetut keskustelut ovat myös tutkimusaineistona luonnollisia, sillä ne on käyty tästä tutkimuksesta riippumatta (Juhila & Suoninen 2002, 236–237). Tutkimusteosta riippumaton aineisto vastaa tutkimuksen tavoitteisiin ja tutkimuskysymyksiin, vahvistaen samalla tutkimuksen ja tutkimustulosten luotettavuutta.

Tutkimusaineistoa etsittiin ja tallennettiin Yle Areenasta kahtena eri kertana (22.7.2019 ja 1.10.2019) ja Spotifysta kerran (30.9.2019), minkä vuoksi osa aihetta käsittelevistä äänitteistä oli saattanut jo poistua ennen aineiston keräämistä. Suomalaiset keskusteluohjelmat löydettiin hakukenttiä apuna käyttäen hakusanoilla ”matkailu”, ”turismi”, ”kestävä matkailu”, ”lentäminen”, ”lentomatkailu”, ”lentohäpeä” ja ”ilmastoahdistus”. Aineistoksi valikoituivat sellaiset podcast-jaksot, joissa käsiteltiin yleisesti matkailuun liittyviä ympäristöeettisiä kysymyksiä. Rajauksen seurauksena esimerkiksi yhden tietyn matkailukohteen kohtaamia

ympäristöongelmia käsittelevät podcast-jaksot rajautuivat tutkimusaineiston ulkopuolelle. Osa tutkimukseen valikoituneista podcasteista sisälsi keskustelua myös muista aiheista, jotka rajattiin aineiston litterointivaiheessa lopullisen aineiston ulkopuolelle. Lopullisen aineiston määrä vastaa täten ainoastaan tutkimusaiheesta käytävää keskustelua. Tutkimusaineistoksi rajautui 14 keskusteluohjelmaa (Yle Arenasta 9 kpl ja Spotifysta 5 kpl), joiden pituus vaihteli 7–56 minuutin välillä. Lopullisen keskusteluaineiston yhteispituus oli 5 tuntia ja 50 minuuttia.

Tutkimusaineiston podcasteissa keskustelua käytiin joko pelkästään podcastien juontajien kesken tai keskusteluun kutsuttujen vierailijoiden kanssa. Aineiston keskusteluissa mukana olevia asiantuntijoita olivat kahden eri lentoyhtiön edustajat, lentoyhtiöiden yhteistyöorganisaation edustaja, matkailuliiketoiminnan tutkimuspäällikkö, sosiologian professori, akatemiaprofessori, kuluttajatutkimuksen tutkimusjohtaja, vastuullista matkailua edistävän järjestön edustaja, valtionviraston kestävän kuluttamisen asiantuntija, valtionviraston ennakoinnista vastaava asiantuntija, liikenne- ja viestintäministeriön edustaja, ympäristöpolitiikan asiantuntija, matkatoimiston edustaja, matkailulehden edustaja, pankin sijoitusjohtaja, sekä matkailu- ja ravintola-alan yhdistyksen edustaja. Asiantuntijoiden ja keskustelua ylläpitävien toimittajien ja podcast-juontajien lisäksi keskusteluissa oli vieraana ympäristöaktivisti, ilmastoahdistusta käsittelevän sosiaalisen median käyttäjätilin perustaja, maata pitkin matkaaja ja liftaaja, sekä joitakin bloggaajia ja sijoittajia.

4.2 Diskurssianalyysi

Tutkimuksen aineiston analysoimisessa käytetään tutkimusmenetelmänä diskurssianalyysia. Diskurssianalyysi sisältää erilaisia teoreettisia lähtöoletuksia, minkä vuoksi se toimii sosiaaliseen konstruktionismiin tutkimusperinteeseen nojautuen jo itsessään väljänä teoreettisena viitekehyksenä (Jokinen ym. 2016, 25–26). Diskurssianalyysin eri traditiot on mahdollista jakaa niissä vallitsevien tieteenfilosofiaan perustuvien jaottelujen ja diskurssin käsitteellisten erojen mukaan englantilaiseen, ranskalaiseen ja saksalaiseen diskurssianalyysiin (Remes 2006, 298, 315). Diskurssianalyysin toteutustavoissa on myös analyysin tason mukaisia eroja. Lingvistinen, tulkitseva ja kriittinen diskurssianalyysi eroavat toisistaan muun muassa analyysin lähtöoletuksissa ja tavoitteissa. (Pynnönen 2013, 25–30.) Tässä tutkimuksessa käytettävä diskurssianalyysi pohjautuu englantilaiseen traditioon, jossa

huomio kiinnitetään niihin vuorovaikutuksen tapoihin, joiden avulla keskustelijat tekevät itseään ymmärrettäväksi (Remes 2006, 303). Tulkitsevan diskurssianalyysin mukaisesti tutkimuksen aineistolähtöisessä analyysissä keskeisessä asemassa on jaettujen merkitysten ja tulkintojen tunnistaminen (Pynnönen 2013, 27). Sosiaalista todellisuutta koskevia tulkintoja tuotetaan, muunnetaan ja uusinnetaan jatkuvasti erilaisissa sosiaalisissa tilanteissa, joista julkiset podcast-keskustelut ovat yksi esimerkki. Analyysimenetelmän lähtöolettamuksena toimii oletus kielenkäytön merkityksellisestä asemasta sosiaalisen todellisuuden rakentajana.

Diskurssianalyysin lähtöoletuksiin kuuluu oletus erilaisten keskenään kilpailevien merkityssystemien eli diskurssien olemassaolosta (Jokinen ym. 2016, 26). Erilaisten rinnakkaisten ja mahdollisesti keskenään kilpailevien merkityssystemien vuoksi sosiaalinen todellisuus muodostuu moninaiseksi, erilaisten maailmaa merkityksellistävien diskurssien kirjoksi. Sosiaalista todellisuutta on mahdollista tarkastella monista eri näkökulmista ja tulkintatavoista käsin, tilanteittain käytettävän kielen mukaisesti. (Em., 32.) Diskurssianalyysissä ollaan kiinnostuneita selvittämään, miten jostain tietystä asiasta puhutaan, miten erilaisia tilanteita selitetään ja millaisia ominaisuuksia sisältäviä kategorioita puhujat herättävät puheessaan henkiin. Tutkimuskysymysten mukaisesti mielenkiinto kohdistuu tässä tutkimuksessa niihin kielenkäytön tapoihin, jotka esiintyvät matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa.

Keskustelutilanteisiin vaikuttavat erilaiset tilannetekijät muodostavat yhden diskurssianalyysin lähtöolettamuksista. Kielenkäyttö ymmärretään diskurssianalyysissä tietyn ajan ja paikan tuotteena, minkä vuoksi toiminnan tulkinta pyritään suhteuttamaan aina kyseessä olevaan kontekstiin. (Jokinen ym. 2016, 26, 36–37; Pynnönen 2013, 11–13, 28.) Tutkimuksessa käytettävän aineiston kontekstina toimii julkinen keskustelu ilmastonmuutoksesta ja päästöjä tuottavasta, jatkuvasti kasvavasta matkailualasta. Vuoden 2018 lokakuussa hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli IPCC julkaisi erikoisraportin, minkä seurauksena lentomatkailun aiheuttamat päästöt nousivat julkiseksi keskustelunaiheeksi ja aiheuttivat esimerkiksi Ruotsissa niin kutsutun ”flygskam-ilmion”. Aineistona käytettävät keskustelut on käyty näiden tapahtumien jälkeen, mikä näkyy keskusteluissa esimerkiksi IPCC:n erikoisraporttiin viittaavissa puheenvuoroissa. Yhteiskunnallisten tapahtumien lisäksi kielenkäyttöön vaikuttaa keskustelijoiden oma kulttuuri ja siinä vallitsevat tavat, stereotypiat ja yhteiskunnallinen ilmapiiri (Jokinen ym. 2016, 39). Keskustelujen aikana lausutut puheenvuorot ovat myös osa laajempaa keskustelun

kulkua, minkä takia niissä esiintyvät aiheiden rajaukset ja kannanotot tulee ymmärtää suhteessa aiempiin puheenvuoroihin ja niiden myötä rakentuvaan keskustelukokonaisuuteen (Jokinen ym. 2016, 38). Mikäli keskustelija tulkitsee aiemmat puheenvuorot tai keskustelun yleisen sävyn esimerkiksi syyllistäväksi, hän rakentaa oman puheenvuoronsa kyseisen tulkinnan varaan.

Keskustelutilanteen kontekstiksi voidaan ymmärtää myös keskusteluun vaikuttavat erilaiset reunaehdot (Jokinen ym. 2016, 40). Tutkimuksen aineistona toimivat podcast-keskustelut eroavat rennomman keskusteluilmapiirinsä vuoksi muodollisista ja jäsennellyistä vuorovaikutustilanteista, kuten esimerkiksi samaa aihealuetta käsittelevistä virallisista kokouksista. Virallisista kokouksista poiketen keskustelijat käyttävät puheenvuoroissaan todennäköisemmin myös yleisesti ymmärrettäviä vertauskuvia ja sanavalintoja, koska keskusteluista tuotetut podcastit ovat suunnattu suurelle yleisölle. Rennosta ilmapiiristä huolimatta keskustelijat edustavat ammattinimikkeensä vuoksi keskusteluissa tiettyjä näkökulmia. Ammatista rakentuukin keskustelijoille rooli ja identiteetti, joka rajaa heidän puheenvuorojaan. Ammatti-identiteetti rakentaa itseen ja muihin kohdistuvia erilaisia oletuksia keskustelijoiden oikeuksista, velvollisuuksista ja ominaisuuksista. (Em., 2016, 45). Puheenvuoroissa esiin nousevat asenteet, argumentit ja mielipiteet ymmärretään kuitenkin eritoten tilannesidonnaisiksi asemoitumisiksi suhteessa kilpaileviin positioihin, eikä niistä voi täten tehdä johtopäätöksiä esimerkiksi puhujan sisäisistä intentioista tai olettaa niiden olevan vapaita ristiriitaisuuksista (Jokinen 2016, 181).

Samanlaisten todellisuuden versioiden jatkuva uusintaminen luo niistä ajan kuluessa yhteisesti jaettuja, hegemonisia ja itsestään selviä faktoja ja kategorioita, jotka syrjäyttävät vaihtoehtoiset todellisuuden versiot. Vakiintumisen myötä tietyt kerrontamallit naturalisoituvat, jolloin ne mielletään ”normaaleiksi” ja ”luonnollisiksi” asiantiloiksi, joita on tarpeetonta kyseenalaistaa. (Jokinen ym. 2016, 48; Jokinen & Juhila 2016, 76, 88, 90; Pynnönen 2013, 17.) Kerrontamallin saama hegemoninen asema tulee puheenvuoroissa esille esimerkiksi kyseiseen diskurssiin tukeutumisen määrällisesti suurena toistomääränä tai sen esittämisenä itsestään selvänä ja vaihtoehdottomana totuutena (Jokinen & Juhila 2016, 80). Diskurssien heijastelemat laajemmat yhteiskunnalliset valtasuhteet näkyvät taas siinä, miten diskurssit vahvistavat tiettyjen instituutioiden ja toimijoiden valta-asemia joidenkin kielenkäytön muotojen korostamisen ja toisten vaijentamisen avulla (Pynnönen 2013, 21–22).

Tutkimuksen aineiston analyysissä pyritäänkin diskurssien sisällöllisten painotusten ja rajausten huomioimiseen mahdollisten hegemonisten kerrontamallien havaitsemiseksi.

Edellä mainittujen lähtöolettamusten lisäksi diskurssianalyysin perustana toimii oletus kielenkäytön seurauksia tuottavasta luonteesta (Jokinen ym. 2016, 26). Kieli ei toimi vain erilaisiin väittämiin pohjautuvana todellisuuden kuvaajana, vaan se on toimintaa, jolla samanaikaisesti myös rakennetaan todellisuutta. Käytetyt sanat ja käydyt keskustelut ovat tällöin jo itsessään tekoja, eikä puhetta ja tekoja voi tästä syystä erottaa toisistaan erillisiksi toiminnoiksi. Esimerkkinä puheen ja tekojen vuorovaikutuksesta toimii uuden lain kirjoittamisprosessi, joka pohjautuu retoriseen vakuutteluun ja suostutteluun. Puheessa ja kielessä käytetyt selonteot voivat siis olla hyvinkin seurauksellisia ja niillä voi olla sekä tilannekohtaisia että laajempia, ideologisia seurauksia. Ideologiset seuraukset voivat konkretisoitua esimerkiksi joidenkin valta-asemien ylläpitona ja legitimoimisena, yksittäisten ihmisten toimina tai laajempina poliittisina päätöksinä. (Jokinen ym. 2016, 47; Juhila & Suoninen 2002, 283–239; Pynnönen 2013, 21.) Kielen seurauksia tuottavan luonteen vuoksi matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevillä keskusteluilla saattaa hyvin olla vaikutusta esimerkiksi yksittäisten ihmisten matkailukäyttäytymiseen ja/tai matkailuun liittyvään poliittiseen päätöksentekoon.

4.3 Tutkimusetiikka

Yle Arenasta löytyvät radio- ja podcast-ohjelmat ovat valtakunnallisesti kaikkien kuunneltavissa ja ladattavissa niin kauan, kun äänitteet ovat saatavilla palvelussa. Sama pätee myös Spotifysta kerättyihin ja tutkimusaineistona käytettäviin podcast-jaksoihin. Kaikkien saavutettaviksi, kuunneltaviksi ja ladattaviksi tarkoitetut podcast-ohjelmat eivät täten lähtökohtaisesti sisällä erityisiä eettisiä ongelmakohtia liittyen aineiston hyödyntämiseen, keskusteluissa esiintyviin puheenvuoroihin ja tietoihin tai tutkimusaineiston tallentamiseen ja säilyttämiseen. Aineiston julkisuudesta ja tutkimuksesta riippumattomasta statuksesta huolimatta hyvään tieteelliseen käytäntöön eli tieteellisen tutkimuksen kriteereihin ja eettiseen kestävyYTEEN on kiinnitetty huomiota aineiston käsittelyssä ja tutkimustulosten esittelyssä.

Tutkimusaineistona käytettävät keskustelut eivät sisältäneet arkaluonteisia henkilötietoja, kuten uskonnollisiin vakaumuksiin liittyvää tietoa, mutta niissä tuotiin esille henkilötietoja,

joiden kautta keskustelijoissa esiintyvät luonnolliset henkilöt on yksilöitävissä suoraan tai epäsuorasti. Nimeen ja ammattiin liittyvien henkilötietojen sisältyminen podcast-jaksoihin oli ymmärrettävää keskustelujen haastattelumaisen luonteen vuoksi; monet keskustelijoista toimivat keskusteluissa erilaisissa asiantuntijaroleissa, minkä vuoksi heidän ammattinimikkeensä ja asiantuntijuutensa olivat keskustelija määrittäviä tekijöitä. Ammattiroolien merkityksellisyyden vuoksi tutkimusaineistoa käsittelevissä luvuissa yksittäiset keskustelijat on tarpeen mukaan eritelty juuri heidän ammattinsa tai muun keskusteluissa merkittävässä asemassa olleen roolinimikkeensä avulla. Keskustelijoiden ammattinimikkeet on kuitenkin anonymisoitu tutkimusaineistoa käsittelevässä alaluvussa 4.1 ja tulosten analyysiluvussa 5 niin, ettei niistä ole tunnistettavissa ketään yksittäistä luonnollista henkilöä. Koska kyseessä on alun perin äänimuotoinen aineisto, ei tutkimustulosten analyysiluvussa esiintyviä sitaatteja ole mahdollista paikantaa niiden esittäjään esimerkiksi hakukoneiden hyödyntämisen avulla. (Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto n.d.) Tutkimusaineistona käytetyt podcastit ovat kuitenkin löydettävissä hakukoneiden avulla niin kauan, kun ne ovat julkisesti kaikkien saatavilla.

Tutkimusaineiston käsittelyprosessissa huomioitiin hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti myös aineiston tallentamiseen liittyvät seikat. Aineistona käytettävien äänitetiedostojen tallentaminen yksityiskoneelle oli mahdollista äänitteiden tarjoajien taholta, sillä podcast-jaksot oli vapaasti kaikkien ladattavissa. Äänitallenteet ladattiin tutkimuksenteon aikana yksityiskoneelle vain niiden litterointia eli kirjalliseen muotoon purkamista varten. Tässä tutkielmassa ei tuoda missään vaiheessa esille tarkempia tietoja aineistona käytetyistä podcast-jaksoista. Jaksojen tunnistetiedot, kuten jaksojen nimet, tekijät ja julkaisujankohdat on täten jätetty tutkielman ulkopuolelle.

4.4 Tutkimuksen toteutus

Tutkimusaineiston analyysi toteutettiin purkamalla äänitetiedostomuotoinen aineisto ensin kirjalliseen muotoon eli litteroimalla se. Litterointimuotona käytettiin tarkempaa peruslitterointia. Peruslitteroinnin mukaisesti puhe litterointiin sanatarkasti puhekieltä noudattaen, kuitenkin sisällyttäen litterointiin eksaktille litteroinnille tyypilliset täytesanat, keskenjäävät tavut ja tunteen ilmaukset (esim. nauru). Litteroinnista jätettiin kuitenkin pois tauot ja erilaiset äännähdykset, sillä niiden kirjaaminen ei ollut tarpeellista puheen asiasisältöä

painottavien tutkimuskysymysten vuoksi. Tutkimustulosten esittelyn yhteydessä aineistositaateista poistettiin keskenjäävät tavut ja tunteenilmaisut, mikäli ne eivät olleet sitaatin sisällön ymmärtämisen kannalta olennaisia. Täytesanojen säilyttäminen katsottiin olennaiseksi puheen luonnollisuuden säilyttämiseksi. (Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto n.d..)

Tutkimusaineiston litteroinnin jälkeen aineistoa käytiin läpi erilaisten säännömukaisten merkityssysteemien eli diskurssien tunnistamiseksi. Koska diskurssit saattavat esiintyä keskusteluissa hajanaisina, aineiston mahdollisista tutkimustuloksista ei tehty etukäteisarvioita tai hypoteeseja. Diskurssianalyysin teko aloitettiin erilaisten erojen ja yhtäläisyyksien etsimisellä ja puheaiheita ja -teemoja jäsentävien yleisempien kielenkäytön tapojen tunnistamisella. Käytetty kieli sisältää usein kirjaimellisten merkitysten ohella erilaisia miellelyhtymiä, konnotaatioita ja symbolisia merkityksiä, minkä vuoksi ne sisällytettiin osaksi analyysia tarkemman diskursseihin tukeutuvan kielenkäytön analysoinnin mahdollistamiseksi. (Suoninen 2016, 53–54.) Yksityiskohtien tunnistaminen nähtiin merkitykselliseksi myös siitä syystä, että monet olennaiset keskustelun sisällöt ja päälinjat rakentuvat juuri puheen yksityiskohtien varaan (Juhila & Suoninen 2002, 239). Tutkimusaineiston perusteellisen käsittelyn ja tarkastelun myötä aineistosta identifioitiin viisi vallitsevaa diskurssia, joita käsitellään seuraavassa tutkimustuloksia esittelevässä luvussa 5.

Tutkimuksen avoimuuden ja luotettavuuden varmistamiseksi tutkimuksen eteneminen, löydetty tutkimustulokset ja tulosten analysointi on pyritty esittämään tutkielmassa mahdollisimman selkeästi ja yksityiskohtaisesti. Päätelypolun näkyväksi tekemisen lisäksi aineistosta nostetut sitaatit havainnollistavat keskusteluissa esiintyviä puhetapoja, paljastavat niissä esiintyviä rinnakkaisia ja vastakkaisia kerrontamalleja ja osoittavat keskustelijoiden tulkinnat aiempien puheenvuorojen luonteesta. Tutkimuksen teon aikana kiinnitettiin huomiota myös tutkijan rooliin tiedon tuottamisessa. Diskurssianalyysin tekijä ei nimittäin asetu tutkimuksensa ulkopuolelle, vaan rakentaa väistämättä itse sosiaalista todellisuutta tutkimustulosten esittelyn kautta. Vaikka tutkimustulokset ovat aina tutkijan kielellisiä tulkintoja aineistosta, ja siten itsessään seurauksellisia, ei tutkijan rooli kuitenkaan vähennä tutkimustulosten merkitystä, mikäli ne pohjautuvat hyvin perusteltuun argumentointiin (Juhila & Suoninen 2002, 251).

5 ANALYYSI JA TULOKSET

Analyysin tarkoituksena on selvittää, millaisia diskursseja matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevissä keskusteluissa esiintyy. Tutkimusaineiston käsittelyn aikana havaittiin, että aineiston keskusteluissa toistuivat useat samanlaiset teemat, argumentit ja puhettavat, eikä uusia näkökulmia aiheeseen noussut enää tietyn aineistomäärän läpikäymisen jälkeen. Vaikka useiden tutkimusaineiston podcast-keskustelujen esittelyteksteissä viitattiin yleisesti matkailuun liittyviin ympäristöhaasteisiin, monet keskustelut käsitelivät kuitenkin pääasiassa tai ainoastaan lentomatkestamista. Keskusteluissa keskityttiin siis vain lentäen tapahtuvan, paikasta toiseen liikkumisen aiheuttamiin ympäristöongelmiin, eikä esimerkiksi siihen, millaisia ympäristöeettisiä ongelmia matkailija saattaa aiheuttaa ollessaan paikan päällä matkakohteessa.

Monen keskustelun taustalla vaikutti selvästi lokakuussa 2018 julkaistu IPCC:n erikoisraportti ja sen myötä alkanut laajempi julkinen keskustelu lentomatkestamisen päästöistä. Kontekstinsa vuoksi on varsin ymmärrettävää, miksi matkailutoiminnan osa-alueista juuri kohdemaan ja kotimaan välillä tapahtuva liikkuminen nousi vallitsevaksi keskustelunaiheeksi. Muutamissa aineiston keskusteluissa lentomatkestaminen oli myös ennalta määritetty keskustelua ohjaavaksi pääaiheeksi. Keskustelijoiden puheissa ”matkailu” määrittyi tarkoittamaan ulkomaille suuntautuvia ja lentäen tehtyjä lomamatkoja. Kyseisestä määrittelystä poikettiin vain yksittäisissä aineistokohdissa, joissa korostettiin mahdollisuutta lentämisen korvaamiseen maata pitkin maasta toiseen siirtymisellä.

Tutkimusaineistosta identifioitiin viisi hallitsevaa diskurssia, joista jokainen nousi esille melkein kaikissa keskusteluissa. Kyseiset diskurssit ovat: häpeädiskurssi, kyseenalaistamisdiskurssi, tarpeellisuusdiskurssi, synninpäästäjädiskurssi ja vastuunjakodiskurssi. Diskurssit eroavat keskenään esimerkiksi siinä, miten niissä suhtaudutaan matkailuun ja miten niissä painottuvat yksilö- vai yhteisönäkökulmat. Diskurssien sisältöä käsittelevien ja analysoivien alalukujen lisäksi tämän luvun viimeisessä alaluvussa esitellään kaikkien diskurssien taustalta havaittuja riippuvuuteen ja uskonnollisiin teemoihin liittyviä puhetapoja. Lukua seuraava luku 6 sisältää analyysin tulosten yhteenvedon ja pohdintaa tulosten merkityksestä.

5.1 Häpeädiskurssi

Monissa aineiston keskusteluissa puhuttiin matkailun aiheuttamista tunteista ja niiden ristiriidoista. Osa keskustelijoista toi esille matkailun muuttuneen statuksen; aiemmin pääasiassa positiivisessa valossa nähty matkailu oli alkanut muuttua noloksi ja häpeälliseksi toiminnaksi. Matkailun arvostuksessa tapahtunut muutos suhteessa aikaisempaan määrittyi yhdeksi olennaisimmaksi keskustelujen teemaksi. Muuttuneen statuksen syynä pidettiin IPCC:n erikoisraportin myötä alkanutta keskustelua ja tietoisuuden kasvua matkailun tuottamia päästöjä kohtaan. Kasvihuonepäästöjen aiheuttaminen nähtiin keskusteluissa automaattisesti huonona asiana, jopa tietynlaisena syntinä. Kyseisen ”synnin tekeminen”, eli esimerkiksi juuri lentomatkustaminen, aiheutti joissakin keskustelijoissa heidän omien kertomustensa mukaan syyllisyyden ja häpeän tunteita. Alla olevassa aineistolainauksessa bloggaaja kertoo matkailun ympäristöhaittojen ajattelun välttelemisestä ja niiden ymmärtämisestä seuranneista syyllisyydentunteista:

Ehkä se oli vaan se, ku se ei ollut mikään yksittäinen hetki, koska sen oli tiennyt. Ja sehän niinkun, kaikkihan sen tiesi. Et se on jotenkin vähä jännäkin, et miten se sit yhtäkkiä paukahtaakin tolleen päin kasvoja, et niinku nyt on se hetki. Et ehkä ihmisillä on tarve niinkun pitkittää semmosia asioita, mitkä tuntuu niinku epämuikavilta. Ja niistä saavutetuista eduista ei haluta luopua. Niin sitten tosi pitkään sitä jotenkin perusteli itselleen, että ei se nyt oo niin paha. Ja sitku se näkyy mustaavalkosella, et se itseasias on tosi paha ja tätä ei niinku pysty kiertää millään tavalla. Niin kylhän se tuntuu tosi ikävältä. Ja siit tulee myös semmonen syyllisyys kaikesta matkoista, mitä on jo tehnyt aikasemmin. Ja sitä jotenkin kieriskelee semmosessa itseysyöksissä. (Bloggaaja)

Ratkaisevaksi käännekohtaksi muodostui monen puheissa erityisesti vuoden 2018 lokakuussa julkaistu IPCC:n erikoisraportti, johon myös edellisen sitaatin bloggaaja puheessaan viittaa. Osa häpeädiskurssin omaksuneista keskustelijoista toi yllä olevan lainauksen tavoin esille, kuinka he olivat varmasti tiedostaneet lentämisestä aiheutuvat päästöt, mutta eivät olleet aiemmin tehneet asialle mitään. ”Silmien ummistaminen totuudelta” ei kuitenkaan ollut heille enää mahdollista IPCC:n erikoisraportin julkaisemisen jälkeen. Osalle keskustelijoista tieto lentämisen päästöjen suuresta määrästä tuli taas yllätyksenä, joka herätti heissä kauhistausta ja ahdistusta. Keskustelijoiden tietämättömyys vastaa aiempia tutkimustuloksia, joiden mukaan vain harva matkailijoista tiedostaa matkailusta aiheutuvien päästöjen suuruuden (Gössling & Peeters 2007, 404). Aineiston keskustelujen mukaan tietämättömyys ei ilmeisesti olisi enää mahdollista IPCC:n erikoisraportin ja sen myötä alkaneen julkisen keskustelun myötä. Raportin mainitsevat keskustelijat olettavat raportin olevan kaikille kuulijoille tuttu, ja siten

myös hyvä peruste esimerkiksi häpeän tunteiden kokemiselle. Kohtalokkaaksi ja klassiseksi kuvailusta raportista muodostuukin keskusteluissa eräänlainen nykypäivän ”ilmestyskirja” tai pyhä teksti, joka paljasti ihmisille totuuden lentomatkailusta ja muokkasi yleisiä käsityksiä hyväksyttävästä toiminnasta.

Riippumatta siitä, omaksuiko puhuja itse puheeseensa häpeädiskurssia, monet matkoistaan kertoessaan toivat erikseen esille, mikäli he olivat matkustaneet lentokoneella. Lentäen matkustaneet pyrkivät myös antamaan selityksen sille, miksi he olivat itse juuri silloin valinneet lentokoneella kulkemisen. Lentämistä ei siis pidetty itsestään selvänä matkustusmuotona esimerkiksi sen nopeuden tai halvan hinnan vuoksi, vaan se koettiin valinnaksi, jota puhuja joutui eri syiden avulla perustelemaan. Toiminnan perustelemisen ja siihen liittyvän hallintapuheen vuoksi matkailusta rakentuu keskusteluissa eräänlainen riippuvuus, josta on vaikea päästä eroon. Lentomatkustamisen selittäminen ja taustoittaminen ilmenevät sitaatissa, jossa podcast-juontaja korostaa matkustusmäärien olevan hallinnassa:

Mä myös siis olen lentänyt kuluneen vuoden aikana ja parikin kertaa. Ja tota yks työreissu ja sit oltiin keväällä perhelomalla Kreikassa. Mä olen käynyt todella syvää pohdintaa itseni kanssa tästä matkustamisesta ja mä koen, että siis mun omatunto soimaa mua kyllä ikävästi. Siitäkin huolimatta, että me matkustellaan perheenä tosi vähän. Me tehhään lentäen vain kahen kolmen vuoden välein tommonen etelänreissu ja se pyritään tekemään myös suhteellisen lähelle tohon Välimerelle. (Podcast-juontaja)

Häpeädiskurssiin tukeutuvat keskustelijat painottivat puheissaan mahdollisesti useaankin otteeseen, kuinka heitä ”hävettää” ja he ”tuntevat syyllisyyttä” tekemistään lennoista. Syyllisyydentunteet kohdistuivat sekä itse lentomatkustamiseen että siihen aiemmin liittyneeseen huolettomuuteen ja ajattelemattomuuteen. Diskurssissa korostuneet syyllisyydentunteet sopivat hyvin yhteen syyllisyyttä ja häpeää tutkineiden Panu Pihkalan (2017), Siru Kainulaisen ja Viola Parente-Capková (2011) syyllisyydentunteen määritelmien kanssa. Häpeädiskurssin omaksuneet keskustelijat kokivat selvästi tehneensä väärin, sillä he olivat matkustelullaan toimineet luonnon hyvinvointia ja siihen pohjautuvia yleisiä moraalikäsityksiä vastaan. Häpeän tunteiden kokeminen taas liittyy juuri moraalialueen vasten toimimiseen, jolloin monet kokevat paljastuneensa muille ”huonoina” ja ”kelvottomina” ihmisinä. (Pihkala 2017, 52–54; Kainulainen & Parente-Capková 2011, 9.)

Aineiston keskustelujen perusteella häpeädiskurssi saatetaan mieltää myös syyllistäväksi heitä kohtaan, jotka yhä lentävät. Joissain keskusteluissa tuotiin tästä syystä erikseen esille, ettei

keskustelun tarkoituksena ole syyllistää ketään. Syyllistäväksi koettu ilmapiiri, keskustelu tai puheenvuoro voi olla osa yksilön omaa tulkintaa, joka tosiasiassa pohjautuu yksilön jo etukäteen tuntemaan syyllisyydentunteeseen (Pihkala 2017, 53–54). Syyllistämiskokemuksilla voi kuitenkin olla perää, sillä monissa aineiston keskusteluissa matkailua arvotettiin ja arvosteltiin eritavoin. Kyseisten puheenvuorojen lisäksi muutamassa keskustelussa pohdittiin erityisesti julkisuuden henkilöiden matkailun kritisointia, joka nähtiin hyvänä tapana herättää keskustelua ja sivistää kyseessä olevaa henkilöä. Esimerkiksi sosiaalisessa mediassa tunnettujen sisällöntuottajien eli somevaikuttajien matkojen kommentointi ja kritisointi nähtiin hyväksyttävänä juuri heidän julkisen ammattinsa vuoksi. Toisten toiminnan kritisoimisen kohdistuminen julkisissa ammateissa oleviin henkilöihin poikkesi kuitenkin yhdessä aineistokohdassa, jossa vastaavanlaista kritiikkiä toivottiin olevan mahdollista antaa kenelle tahansa.

Häpeädiskurssi sisälsi kaksi erilaista käyttötapaa; osa keskustelijoista omaksui diskurssin ja kertoi omista lentomatkestamiseen liittyvistä syyllisyyden ja häpeän tunteistaan, kun taas osa tunnisti diskurssin, mutta kritisoi sitä. Diskurssiin kriittisesti suhtautuvat keskustelijat kokivat toisten kertomukset häpeästä ja syyllisyydentunteesta ärsyttävinä ja turhina selittelyinä. Alla olevista sitaateista ilmenee, kuinka toimittajat mieltävät häpeädiskurssin mukaiset puheenvuorot opituiksi kerronnan tavoiksi, jotka eivät välttämättä korreloi millään tavalla niitä puheessaan käyttävien todellisen toiminnan kanssa:

Hmm noo esim musta tuntuu, että noi ilmastopäästöihin huomioon kiinnittyminen matkailussa nyt lähinnä niinku näkyy silleen, et ihmiset aina muistaa sen sellasen mantran et ”voi kyllä tää kyl vähän ahistaa, et tälleen tuli tehtyä, mutta nyt kuitenkin tein” aina silloin kun matkailusta puhuu. (Toimittaja)

No mä oon huomannu, et ainakin mun kaveripiirissä on yleistynyt sellanen, et jotenkin korostetun ironisesti lennetään johonkin Teneriffalle tai Phukettiin. Et niinku vähä sillee läpällä et ”onhan tää nyt noloo, että kun tulee näitä noloja kasvihuonepäästöjä tässä ja tää on niin hävettävän rahvaanomaista, mut lol läpäl nyt voi vähän lähtee.” (Toimittaja)

Omaksui puhuja häpeädiskurssin sitten omaan puheeseensa tai ei, kaikki keskustelijat selvästi tunnistavat kyseisen diskurssin olemassaolon. Lentomatkailun päästöjen tiedostaminen on aineiston keskustelujen perusteella muuttanut puhumisen tapoja niin, ettei lentämisestä kertominen ole enää neutraalia. Mikäli lentäminen herättää ihmisissä todella syyllisyyden ja häpeän tunteita, sillä saattaa tulevaisuudessa olla vaikutusta esimerkiksi kuluttajien

matkustuskäyttäytymiseen. Kestävän kuluttamisen motivaatiotekijöitä tutkineiden Zeinab Rezvanin, Johan Janssonin ja Maria Bengtssonin (2018, 1274) tutkimuksessa löydetyn hedonistisen mallin mukaisesti yksilöt nimittäin tekevät valintoja sen perusteella, minkälaisia tunteita ne heissä herättävät. Tällöin negatiivisia tunteita, kuten syyllisyyttä ja häpeää, aiheuttavia valintoja pyritään välttämään.

5.2 Kyseenalaistamisdiskurssi

Lentoliikenteen päästöjen tiedostaminen vaikutti kaikkien aineiston keskustelujen taustalla. Useissa keskusteluissa matkustaminen ja lentäminen tavallaan sekoittuivat, sillä niiden nähtiin olevan suoraan kytköksissä toisiinsa. Matkustamisen tarkoittaessa automaattisesti lentämistä, ulkomaille matkustaminen itsessään määrittäytyi ongelmalliseksi. Kyseenalaistamisdiskurssissa kyseenalaistetaan tästä syystä koko ulkomaille matkustamisen välttämättömyys, mikä käy ilmi seuraavassa podcast-juontajan puheenvuorossa:

No nyt mua ahdistaa ihan hirvuisen matkakuume ja se että meidän täytyy löytää keinoja siihen, ettei me jatkuvalla pörräämisellä paikasta toiseen pilata tätä palloa ihan lopullisesti. Kyllä tää matkakuume on varsin egoistinen first world problem eli et ku ei oo mikään pakko oikeesti. (Podcast-juontaja)

Yllä olevan lainauksen tavoin aineiston puheenvuoroissa pohdittiin matkailun tarpeellisuutta. Keskusteluissa matkailu ymmärrettiin automaattisesti ulkomaille suuntautuvien lomamatkojen tekemisenä, minkä vuoksi esimerkiksi työmatkustamista käsiteltiin keskusteluissa todella vähän. Lomamatkailuksi miellettyä matkailua ei pidetty välttämättömyytenä, vaan se nähtiin esimerkiksi statuksen kohottamiskeinona tai vastauksena sellaisiin tilanteisiin, jotka eivät välttämättä vaatisi ulkomaille matkustamista. Yleisimpiä puheenvuoroissa nousevia tilanne-esimerkkejä olivat rentoutumisen ja irtioton hakeminen, jotka molemmat olisi keskustelijoiden mukaan mahdollista toteuttaa kotona Suomessa esimerkiksi mökkeilemällä tai luonnossa retkeilemällä. Muutamissa aineiston puheenvuoroissa suositeltiin myös miettimään ulkomaille matkustamiseen liittyviä stressitekijöitä, jolloin Suomessa pysyminen voisi olla järkevämpikin vaihtoehto, mikäli ihminen hakee matkaltaan juuri mahdollisuutta lepäämiseen. Matkoilta mahdollisesti haettava maailmankuvan avartaminen voisi taas erään keskustelijan mukaan olla mahdollista esimerkiksi kirjojen lukemisen avulla.

Todellisen tarpeen sijasta ulkomaille matkustaminen nähtiinkin vain opittuna tapana ja ajattelumallina, joka tulisi kyseenalaistaa. Keskustelujen perusteella ihmisillä on esimerkiksi vuodenaikoihin liittyviä odotuksia, jotka ovat kytköksissä matkustuskäyttäytymiseen. Monet esimerkiksi matkustavat kesäisin pois kylmästä ja sateisesta Suomesta rantalomakohteisiin, jotka varmasti tarjoavat kesältä toivottua aurinkoa ja lämpöä. Opittu ajattelumalli näkyy myös ”tarpeena” lähteä matkalle aina loma-aikaan. Lomamatkailu näyttäytyy tästä syystä keskusteluissa eräänlaisena tavaksi muodostuneena riippuvuutena, josta on vaikea päästä eroon.

Monet yhteiskunnassa vallitsevat ajattelumallit ja kyseenalaistamisdiskurssissa esille nostetut tarpeet ovat todennäköisimmin markkinointiviestinnän keinoin luotuja toiveita ja haluja, joiden uskotellaan vastaavan ihmisten todellisiin tarpeisiin, kuten riittävän levon saamiseen (Eräranta & Moisander 2006, 22–23). Kyseenalaistamisdiskurssissa selvästi jollain tasolla tiedostetaan tämä tuotanto- ja markkinointikoneiston toiminta, sillä diskurssissa kehoitetaan ihmisiä ajattelemaan tarpeitaan uusista näkökulmista käsin. Vanhat toimintamallit nähtiin keskusteluissa ongelmallisina, sillä ne ylläpitävät kulutuskulttuurin eri muotoja, kuten matkailua, jotka aiheuttavat haitallisia ilmastovaikutuksia. Seuraavassa keskustelunkohdassa ilmenee, kuinka ihmisiä kehoitetaan muuttamaan ajattelutapojaan ja toimintaansa ympäristön kannalta kannattavampaan suuntaan:

Nii se vaatii just sen niinku asennemuutoksen. Siis ja vähän niinkun kaikissa ilmastoteoissa mun mielest, et hetkeks pitää laittaa ne niinku tavat, et miten on ennen tehnyt ja miten on aina tehnyt, niin ne pitää hetkeks nyt vaa unohtaa. Ja sitte lähtee rakentaa sit sitä uutta tapaa toimii. Et on se sit kasvissyönti tai lentäminen tai mikä tahansa [...]. (Liftaaja)

Ajattelumallien muuttamiseen kannustavien puheenvuorojen taustalla vaikutti tämänhetkinen tieto ilmastonmuutoksesta ja jokaisen yksilön vastuusta toimia sen hillitsemiseksi. Keskusteluissa korostettiin useasti nykyistä vähempään tyytymistä. Tyytyminen vähempään ilmeni puheenvuoroissa, joissa kehoitettiin esimerkiksi luopumaan aiemmista haaveista tai muokkaamaan niitä vastuullisemmiksi. Osa keskustelijoista painotti, ettei kokemuksien välttämättä tarvitse olla kovin erikoisia ollakseen kokijalleen erityisiä. Kyseisissä keskustelutilanteissa ”pienet, epädramaattiset hetket” ja ”tylsyys” annettiin esimerkeiksi kokemuksista, jotka voivat olla yhtä mieleenpainuvia kuin esimerkiksi turistinähtävyyksien kiertäminen.

Keskusteluissa kotimaanmatkailu nähtiin ilmeisesti tietynlaisena tyytymisenä, sillä se nostettiin esille vaihtoehtona ulkomaille matkustamiselle. Kotimaanmatkailun suosittelu sopi yhteen kyseenalaistamisdiskurssin lähtöoletuksen eli matkailun ja lentämisen välisen yhteyden kanssa. Suomen sisällä matkustaminen ei (välttämättä) vaadi lentämistä, minkä vuoksi se miellettiin hyväksyttäväksi ja päteväksi vaihtoehdoksi ulkomaille matkustamiselle ja siten vastaukseksi ihmisten kokeman ”matkakuumeen” täyttämiseksi. Kotimaanmatkailusta pyrittiin keskusteluissa luomaan todella positiivista kuvaa, jotta siinä ei olisi kyse ”tyytymisestä vähempään”. Monet keskustelijat harmittelivatkin Suomen aliarvostettua asemaa hehkuttaen samalla kotimaan luonto-, kulttuuri- ja kaupunkikohteita. Puheenvuoroissa hämmästeltiin, kuinka on mahdollista, että monet ovat matkustaneet ympäri maailmaa kaukaisissakin matkakohteissa, mutta eivät ole käyneet koskaan esimerkiksi Suomen Lapissa. Oheisessa sitaatissa maata pitkin matkaaja kertoo omista positiivisista kokemuksistaan liittyen kotimaassa matkailemiseen:

No mä olin tänä keväällä ensimmäistä kertaa Lapissa, mikä on noloa myöntää, mutta näin on päässyt käymään. Se oli aivan upeeta. Se oli paljon hienompaa, kun suuri osa Aasiasta, mitä mä oon nähnyt viime aikoina. [...] Suomessa on valtavan kiinnostavii paikkoi ja must tuntuu, et monesti me ei oikeen olla tietosii niistä [...] Suomessa on aivan yhtä kiinnostavia kaupungeja tai paikkoja kuin vaikkapa kaupunkilaisten suosimat Berliini tai Lontoo tai jotain. Ne on tietenkin erilaisia, mutta ne voi olla aivan yhtä kiinnostavia. [...] Tietenkin tääl on talvi on kylmä ja niin pois päin, mut tavallaan sellasta se on. (Maata pitkin matkaaja)

Kyseenalaistamisdiskurssi pohjautuu tietoon ilmastonmuutoksesta ja matkustamisen vaikutuksista siihen. Matkustamisen ajateltiin tarkoittavan automaattisesti lentämällä tehtäviä ulkomaille suuntautuvia lomamatkoja. Kyseiseen etukäteisolettamukseen pohjautuen diskurssia käyttäneet keskustelijat pyrkivät kyseenalaistamaan koko matkailun välttämättömyyden ja kehottivat muita kiinnittämään huomiota tarpeena pidettyjen toimintamallien sosiaaliseen luonteeseen. Uudeksi toimintamalliksi diskurssissa määrittyi matkustamatta jättäminen. Matkustamisen ollessa synonyymi ulkomaille lentäen tehtäville matkoille, Suomessa pysyminen ja kotimaassa matkailu nähtiin hyvinä keinoina ulkomaanmatkoilta haettavien kokemusten saavuttamiseksi. Diskurssissa tehtiin täten selvä ero ulkomaille matkustamisen ja kotimaanmatkailun välille, eikä kotimaanmatkailua mielletty ollenkaan ”matkailuksi”.

5.3 Tarpeellisuusdiskurssi

Keskusteluissa esiintynyt tarpeellisuusdiskurssi muodostui vaihtoehdoksi edelliselle kyseenalaistamisdiskurssille. Siinä missä kriittisessä kyseenalaistamisdiskurssissa matkailu mielletään tarpeettomaksi toiminnaksi, josta kuluttajien tulisi luopua ympäristön suojelemisen vuoksi, tarpeellisuusdiskurssissa ulkomaille matkailu nähdään suopeammassa valossa. Diskurssia käyttäneet keskustelijat pyrkivät muistuttamaan, ettei lentämistä ja ulkomaille matkustamista täydy tai edes kannata täysin lopettaa matkailun tuottamien positiivisten vaikutusten vuoksi. Matkustaminen toimii keskustelijoiden mukaan muun muassa rauhanvälineenä, ihmisten ja kulttuurien välisen ymmärryksen kasvattajana sekä kulttuuriperimän suojelijana matkailijoiden suosimien museoiden ja kulttuurikohteiden muodossa. Matkailun lopettaminen nähtiin huonona vaihtoehtona myös sen vuoksi, että matkailuala on monissa maissa tärkeimpiä elinkeinoaloja ja työllistäjiä. Matkustamisen yhteiskunnallisen merkittävyyden puolesta puhuivat erityisesti matkailualan edustajat, mikä vastaa lentoalan diskursseja tutkineiden Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007) tuloksia lentämisen taloudelliseen ja sosiaaliseen merkittävyyteen tukeutumisesta.

Yhteiskunnallisten näkökohtien lisäksi keskusteluissa vaihto-opiskelu, perheen ja ystävien tapaaminen, sekä erilaiset ulkomailla järjestettävät perhejuhlat toimivat esimerkkeinä matkoista, joilla on yksilön egoistisia tarpeita suurempi merkitys. Osa diskurssia käyttäneistä keskustelijoista kuitenkin puolusti matkustamiseen liittyviä egoistisia tarpeita ilon, virkistykseen ja elämyksien kokemiseen. Hyväksi perusteeksi lentämiselle esitettiin myös Suomen syrjäistä ja hankalaa sijaintia. Suomea kuvailtiin keskusteluissa saareksi ja niemeksi, josta on muihin maihin verrattuna hankalampi matkustaa ulkomaille maata pitkin. Suomen pohjoista sijaintia ja sen aiheuttamaa pimeää ja kylmää talvea käytettiin myös ymmärrettävänä ja oikeutettuna syynä matkustamiselle. Matkailun positiivisten vaikutusten huomioiminen ja Suomen sijainnin merkitys tulevat esille matkatoimiston edustajan puheenvuorossa:

Ja vapaa-ajan matkustukseen kuuluu myöskin aika pitkälle mun mielestä se hyvänolon tunne, virkistys, jopa terveys mitä sil luodaan. Ja tietysti niinku aikasemmin viittasin täällä pohjosessa asuessamme, nii meille on ehkä monelle tärkeää saada sitä valoa ympärillemme myös sinä talvikuukausina, kun täällä ei sitä luonnostaan ole. Ja jos aatellaan sitä niinkun ilmastoahdistusta tai ylipäättään ympäristötietosuutta, niin se ratkasu siitä, että lopetetaan kaikki vapaa-ajanmatkustus, koska se ei ole ikään kuin pakollista, niin sehän olisi niinkun teknisesti helppo ratkaisu. Et joo tällä saadaan tuloksia aikaseksi. Mutta se kääntöpuoli tulee siinä, et kaikki se hyvä mitä matkailu

tuottaa, se menetettäisiin. Ja väittäisin tiivistettynä, et se on jopa kansanterveydellinen uhka, jos näin tehtäisiin. (Matkatoimiston edustaja)

Vaikka tarpeellisuusdiskurssissa kiistetään vaatimukset matkailun lopettamiseen, siinäkin nykyinen matkustuskäyttäytyminen mielletään ongelmalliseksi. Keinona lentomatkailun päästöjen hillitsemiseen pidettiin muun muassa matkailun vähentämistä. Diskurssissa kehoitetaan miettimään, mitkä matkoista ovat oikeasti tärkeitä ja mitkä taas voisi jättää tekemättä. Pikaiset, viikonlopunmittaiset kaupunkilomat ja äkkilähdöt määrittyivät esimerkeiksi tarpeettomista matkoista, joita ei tulisi tehdä. Hyväksyttävänä kuitenkin nähtiin harvoin tehtävät ja tarkkaan punnitut matkat, jotka mahdollistavat matkusteluun aiemmin liitetyn erityisyyden tunteen kokemisen. Koska lentämistä ei täydy diskurssin mukaan täysin lopettaa, annettiin keskusteluissa myös vinkkejä lentomatikustajille siitä, miten he voisivat vähentää lentomatkojensa päästöjä esimerkiksi pakkaamalla vähemmän tai valitsemalla suoraa reittiä lentävän ja uusinta teknologiaa hyödyntävän lentokoneen.

Lentämisen vähentämiseen tähtäävien kehotusten lisäksi diskurssissa pyritään tekemään eroa matkustamisen ja lentämisen välille, jolloin ulkomaille matkustaminen itsessään ei määriy ongelmalliseksi. Melkein jokaisessa aineiston keskustelussa puhuttiin lentämiselle vaihtoehtona esitettävästä maata pitkin matkustamisesta. Osassa keskusteluista maata pitkin matkustaminen tuotiin esille vain toivottavana vaihtoehtona ja mahdollisuutena ilman yksityiskohtaisempaa aiheen käsittelyä. Toisissa keskusteluissa maata pitkin matkustaminen sai taas suuremman roolin, mikä ilmeni vinkkien ja kokemusten jakamisena liittyen kyseiseen matkustusmuotoon. Maata pitkin matkustamista suosittlevien keskustelijoiden puheenvuoroissa matka määrittyi itse määränpäättä tärkeämmäksi elämykseksi, joka haastaa matkailijan mielikuvituksen ja totutut tavat. Matkustusmuoto nähtiin myös eräänlaisena luksuksena lentämiseen verrattuna, koska se mahdollistaa esimerkiksi pääsemisen suoraan kohdemaan keskusta. Seuraavassa sitaatissa maata pitkin matkaaja kertoo kokemuksistaan, joita hän ei olisi saavuttanut lentämällä matkustaen:

No verrattuna lentämiseen se on hidasta, mutta mun mielestä paljon kiinnostavampaa ja elämysrikkaampaa. Mä oon tavannu äärimmäisen kiinnostavii ihmisii junassa tai juna-asezilla. Mä oon pysähtynyt pienissä pikkukylissä vaihtamas juna, jossain keskellä Italiaa, mis mulla ei oo mitään syytä mennä muuten. Mutta tavallaan, koska siellä on junanvaihto, niin sitten mä oon päätynyt olee siellä ja juonut iltapäiväkahvia mummojen kanssa keskusaukiolla [...]. Elikkä mun mielestä mä oon saanut itseasias enemmän tästä uudesta tavasta matkustaa kuin aikasemmin. Se on hitaampaa, mutta tavallaan se on ehkä myös se hienous siinä. Että voi vähä rauhallisemmin liikkua ja

*nähä uudella tavalla. Ja niinku nähä sen muutoksen siitä paikasta toiseen menemisessä.
(Maata pitkin matkaaja)*

Maata pitkin matkustamiseen liittyy keskustelujen perusteella ennakkokäsitys lentomatkustamista hankalammasta kulkumuodosta. Osa keskustelijoista pyrki kumoamaan tätä ennakkokäsitystä rakentamalla positiivista mielikuvaa maata pitkin matkailusta. Maata pitkin matkustamiseen kannustaneet kertoivat kuitenkin ymmärtävänsä matkustusmuotoon liittyvät haasteet, joiden takia kaikilla ei ole siihen mahdollisuutta. Reittien suunnitteluun liittyvä hankaluus, lentämiseen verrattuna kalliimpi hinta ja hidaskäyttö-aika olivat pääsyytensä sille, miksi myöskään matkustustavasta kiinnostuneet eivät olleet matkustaneet maateitse. Zeinab Rezvanin, Johan Janssonin ja Maria Bengtssonin (2018, 1274) kestävästä kuluttamisesta motivaatiotekijöitä käsittelevässä tutkimuksessa löydetyssä rationaalisen mallin mukaan ihmiset punnitsevat valintojensa voittoja ja tappioita maksimaalisen hyödyn saavuttamiseksi. Vielä tällä hetkellä maata pitkin matkustaminen ei siis rationaalisen mallin mukaan tuota kaikkien mielestä tarpeeksi hyötyä sen valitsevalle yksilölle, minkä vuoksi moni yhä valitsee lentämisen maata pitkin matkustamisen sijaan.

Maata pitkin matkustamiseen ja/tai ulkomaille matkustamisen vähentämiseen liittyvien epäilyksien ja motivaatiopulan vasta-argumenteiksi nousivat keskusteluissa erilaiset *muutostarinat*. Muutostarinoissa ilmeni, kuinka ennen aktiivisesti matkustanut keskustelija koki ympäristöahdistuksensa lopulta liian suureksi tai kuinka hän ymmärsi yhtäkkiä, ettei (lento)matkustaminen ole järkevää. Kokemuksen seurauksena muutostarinoitansa kertovat olivat jättäneet lentomatkustamisen ja/tai ulkomaille matkustamisen joko vähemmälle tai kokonaan. Kyseiset keskustelijat kuvailivat muutosta yllättävänkin helpoksi siitä huolimatta, että he olivat alun perin pitäneet sitä mahdottomana vaihtoehtona. Yhteensä koko aineistossa vastaavia muutostarinoita esiintyi seitsemän eri keskustelijan kertomana, joista yksi kertoi saman tarinan kahdessa eri keskustelussa. Alla on kaksi esimerkkiä kyseisistä muutostarinoista, joista ensimmäisessä sijoittaja kertoo matkustamisen vähentämisestä. Jälkimmäisen muutostarinaesimerkin kertoja taas lopetti lentomatkustamisen kokonaan, mutta matkustaa nykyään ulkomaille maata pitkin.

Mä oon ite ollu aktiivinen matkailija nuorempana ja mä yhden puoltoista vuotta vietin silleen, et mä en tehny mitään muuta ku matkustin. Mä oon nyt tehny ite sellasen päätöksen, että me tehdään [...] yksi matka ulkomaille vuodessa. Että niinku that's it. Ja sitte me ne päästöt hyvitetään. [...] Niinkun totesin, että kuluttajana mun on nyt vaan

tätä lentämistä vähennettävä. Eikä se sitte tuntunukkaa mitenkään kauheen vaikeelta. (Sijoittaja)

Se oli noin puoltoista vuotta sitten. Mä olin Tansaniassa just sillon. Et olin sinne lentänyt useiden välilaskujen kautta eli just silleen saastuttavimmalla tavalla. Ja mul oli vähän sama kun [toisen keskustelijan nimi] toi, et ku tuntuu et tekee jo kaikkee muuta ilmaston eteen, mut sitte alko kyseenalaistaa sitä, et onks tällä mitään merkitystä. Et jos mä syön vegaaniruokaa vaikka, et jos mä kuitenkin lennän monta kertaa vuodessa pitkiä matkoja. Niin tuntu, et nyt on niinku pakko tehdä tälle asialle myös jotain, jotta mä voin niinku mennä nukkumaan rauhassa iltasin. Niin sit päätin siellä, että kun mä tuun kotiin, niin se on sit se on se viimeinen lento. Ja sen jälkeen sitten loppuu. Et mä oon aatellu enemmän et se niinku loppuu, et mä en oo ees käyttänyt sanaa niinku lentolakko. Vaan enemmän, et mä niinku lopetan niin kauan kunnes se joskus ehkä on ekologista. (Liftaaja)

Keskusteluissa esiintyneissä muutostarinoissa matkailu määrittyi jonkinlaiseksi riippuvuudeksi, joka tulisi saada hallintaan. Matkailusta luopuminen tai sen vähentäminen miellettiin tarinoissa vaikeaksi ajatukseksi, joka oli lopulta käytännössä kuitenkin helppo toteuttaa. Muutostarinat toimivat keskusteluissa motivoivina esimerkkeinä muille siitä, että muutos on mahdollinen.

Tarpeellisuusdiskurssi keskittyi ulkomaille matkustamiseen puolustamiseen ja sen täysinäisen lopettamisen vastustamiseen. Matkailu nähtiin yhteiskunnallisesti tarpeellisena toimintana ja yksilöiden henkilökohtaisena tarpeena. Matkustamisen tarve oli sallittua täyttää, kunhan toimi sen suhteen tiedostavasti ja mahdollisuuksien mukaan vastuullisesti. Lentomatkailuakaan ei nähty niin negatiivisessa valossa kuin esimerkiksi häpeädiskurssissa ja kyseenalaistamisdiskurssissa, mutta myös tarpeellisuusdiskurssissa suositeltiin turhan lentomatkustamisen välttämistä. Lentämiselle tarjottiin vaihtoehdoksi maata pitkin matkailua, jonka avulla ihmiset voisivat yhä matkustaa ulkomaille, välttäen kuitenkin lentämisestä aiheutuvat päästöt.

5.4 Synninpäästäödiskurssi

Synninpäästäödiskurssi toimii eräänlaisena jatkumona häpeädiskurssille, jonka puheeseensa omaksuneet keskustelijat häpesivät matkustuskäyttäytymistään ja kokivat siitä syyllisyyttä. Synninpäästäödiskurssissa painotetaan yksilön omaa valinnanmahdollisuutta ja muistutetaan valintojen taustalla vaikuttavasta moraalista. Lentäminen nähdään diskurssissa arvovalintana yhtenä muiden elämän aikana tehtävien valintojen joukossa. Lentämisen kohdalla matkailija voi keskustelijoiden mukaan nimittäin punnita, toimiiko hän eettisesti oikein vai valitseeko hän mieluummin halvemman hinnan. Diskurssin mukaisissa keskusteluissa muistutettiin, ettei moraalin tule matkan aikana ”jäädä lomalle”, vaan jokaisen tulisi toimia matkaillessaan yhtä vastuullisesti kuin arjessaan muutenkin toimii.

Vaikka synninpäästäödiskurssissa korostetaan yksilön itse tekemiä moraalipohdintoja, se sisältää etukäteisolettamuksia oikeasta ja väärästä. Ilmastoahdistusta tutkineen Panu Pihkalan (2017, 52–53) ajatus yhteiskunnassamme vallitsevista moraalikäsitteistä näkyy diskurssissa siinä, kuinka luonnon hyvinvoinnin uhkaaminen mielletään automaattisesti eettisesti ongelmalliseksi. Moraalikäsitteiden mukaan toimiminen vastaa myös Zeinab Rezvanin, Johan Janssonin ja Maria Bengtssonin (2018, 1274) kestävästä kuluttamisesta motivaatiotutkimuksessa löydettyä normatiivisen toiminnan mallia. Normatiivisen toiminnan mallin mukaisesti aineiston keskusteluissa yksilöiden valintojen uskottiin pohjautuvan käsitteisiin oikeudenmukaisuudesta, minkä vuoksi ympäristön tilasta vastuuta tuntevat henkilöt todennäköisimmin toimivat ympäristöystävällisesti. Käsite moraaliin mukaisesti elämisestä vastaa myös aiempien tutkimusten tuloksia, jossa esimerkiksi kasvissyöjät pyrkivät sääntillisesti toimimaan moraalikäsitteensä mukaan (Hamilton 2000, 69, 73).

Matkustamiseen liittyviä valintoja tehdessään yksilöitä ohjeistettiin keskusteluissa pohtimaan ”mitä he oikeuttavat itselleen ja millä perusteilla”. Diskurssin mukaisissa puheenvuoroissa kehoitettiin miettimään valintojen mahdollisesti aiheuttamia syyllisyydentunteita. Matkailijoiden tulisi siis pohtia, pystyvätkö he elämään valintansa kanssa vai menettävätkö he sen takia mielenrauhansa tai yöunensa. Alla olevassa lainauksessa podcast-juontajat keskustelevat keskenään arvopohjaisten valintojen tekemisestä ja niiden seurauksista:

-Mutta koska mä en oo menos yksin, niin mä en valitse tätä itse niinkun täysin yksinäisesti tätä juttua. Niin mä luulen, et jos me mennään, niin me mennään kyl

lentokoneella. Tai oon aika varma siitä. Ja sit täs tulee just tää, et no pitäskö sit vaan olla menemättä. Tai niinku, et millä mä niinku selitän sen ittelleni.

-Niin perustelet sen itelles sen keissin. Niin toi on ihan hirveen vaikee kysymys. [...] toihan on niinku arvoasia [...] Et toi on niin tavallaan, et jos sulle ympäristöarvot on tosi tärkeitä, niin pystytsä elää sen kanssa, et sä lennät sinne. (Podcast-juontajat)

Jokaisessa aineiston keskustelussa tuotiin esille päästöjen kompensoinnin mahdollisuus. Kompensoinnista puhuttiin joko yritysten mahdollisuutena pienentää päästöjään tai yksittäisten matkailijoiden keinona hyvittää matkojensa aikana syntyneet päästöt. Päästöjen kompensointia suositeltiin juuri lentomatkojen kohdalla, eikä sitä mainittu päästöjen hyvityskkeinona esimerkiksi puhuttaessa maata pitkin matkailusta tai kuluttamisesta ylipäättänsä. Lentomatoistaan kertoneet keskustelijat vakuuttelevat muille kompensoivansa viimeisimmän lentonsa päästöt ja pyrkivänsä muuttamaan matkustuskäyttäytymistään. Aikaa sitten tehtyjen lentojen kompensoinnista ei keskusteluissa kuitenkaan puhuttu. Kompensaatiomaksujen edullisuudesta käydyin keskustelun jälkeen oheisessa sitaatissa podcast-juontaja vakuuttaa muille aikovansa kompensoida viimeisimmän matkansa päästöt, vaikkei häneltä matkojen kompensoinnista erikseen keskustelussa kysytykään:

Joo jost tuli just mielee, et en oo nyt näit Kanarian reissui esimerkiks kompensoinu ja mä jäin mieltii sitä, et pitäis kompensoida. Ja tota nytkun sä sanoit ton, niin emmä ees kato tienny, millasii ne summat on. Ku mä en ehtiny sitä asiaa nyt tässä tutkimaan. Niin tota aion kompensoida. (Podcast-juontaja)

Kompensaatiomaksujen hinnat herättivät eri keskusteluissa erilaista pohdintaa riippuen siitä, kuinka asiaan perehtyneitä keskustelijat olivat. Kompensointiin ja kasvihuonepäästöihin perehtyneet keskustelijat moittivat kompensatiohintojen edullisuutta, sillä niiden ei nähty vastaavan hiilidioksidin ilmakehästä poistamisesta aiheutuvaa todellista kuluja. Keskustelijoiden esille nostama kritiikki vastasi myös muualla mediassa esiintyneitä kriittisiä pohdintoja kompensoinnista osana päästöjen hyvittämistä (ks. esim. Niemistö ym. 2019, 26). Neutraalista tai kriittisestä suhtautumistavasta poiketen yhdessä podcast-juontajien välisessä keskustelussa kompensoinnin edullista hintaa ei kyseenalaistettu, vaan siitä ennemminkin yllätettiin positiivisesti. Edullisen hinnan vuoksi keskustelijat olivat sitä mieltä, että jokaisella, jolla on varaa matkustaa, on myös varaa kompensoida syntyneet päästöt.

Päästöjen kompensointiin liittyi keskusteluissa eräänlainen performatiivisuuden elementti. Aineiston perusteella ei nimittäin riitä, että matkustaja kompensoi päästönsä kaikessa

hiljaisuudessa, vaan mitä useimmin vaikuttaa siltä, että kompensoinnista pitää jollain tavoin kertoa muille. Seuraavista sitaateista ensimmäisessä valtionviraston asiantuntija kertoo tarpeestaan mainita kompensoinnista, kun taas toisessa sosiologian professori pohtii kyseisen käyttäytymisen yleisyyttä nykypäivänä:

[...] monesti se on sillä tavalla, että tota et sitä itekkin miettii kun näkee niitä [loma]kuvia, että voi että onkohan toi enää kovin ajankohtaista tehdä tota. Ja olin itsekin tässä reissulla ja laitoin jonku kuvan, mut oli pakko laittaa siihen, että tota kompensoitu on. Et heheh et sillä tavalla se on niinku tullu selkeesti esille kyllä. (Valtionviraston kestävän kuluttamisen asiantuntija)

Kyl ilmastonmuutos ja erilaiset tälläset just tälläset performatiiviset teot, niin ne on ilman muuta uusi tällänen statusjuttu. Ja millä tavoin ihminen kompensoi ja samalla sitten onnistuu nauttimaan siitä elämäyksestä. (Sosiologian professori)

Päästöjen kompensatiomaksut on mahdollista ymmärtää eräänlaisena nykypäivän anekaupan muotona, jossa ”synnintekijä” voi vapautua synneistään pientä maksua vastaan. Keskusteluissa nouseekin esille näkemys kompensatiomaksuista mahdollisuutena ostaa hyvää omaatuntoa. Yksilön näkeminen synnintekijänä vastaa uskonnollista häpeää tutkineen Teemu Ratisen (2011, 135) käsityksiä kristinuskon perinteistä, joissa yksilön odotettiin tunnustavan ja hyvittävän syntinsä. Syntien hyvittäminen ja siitä seuraava synninpäästö liittyvät myös Panu Pihkalan (2017, 55–57) ilmastoahdistukseen liittyviin näkemyksiin velan maksamisesta. Osa keskustelijoista koki selvästi olevansa jollain tapaa velassa ympäristölle, minkä vuoksi he pyrkivät velastaan ja syyllisyyden ja häpeän tunteistaan eroon kompensatiomaksujen avulla. Omantunnon puhdistamiseen liittyvät näkemykset tunnistanee kompensatiomaksujen puolestapuhujat painottivat kuitenkin vahvasti, ettei kompensointi anna heille kuitenkaan mahdollisuutta lentämisen jatkamiseen tai lentomäärien kasvattamiseen. Lentämisen hyväksyttäväksi tekemisen sijaan kompensointien tarkoitus oli kyseisten puhujien mukaan enemmän ohjata käytöstä parempaan suuntaan. Ohjausteema näkyy myös asiantuntijoiden puheissa, joissa kompensatiomaksuja pidettiin hyvänä keinona lisätä tietoisuutta päästöistä ja siten ohjata ihmisiä vähäpäästöisempien valintojen tekemistä kohti.

Tiivistettynä synninpäästädiskurssi rakentuu yksilön ja yhteiskunnan moraalikäsitysten varaan. Diskurssin pääteemana on moraalien pohjalta tehtävien valintojen punnitseminen ja valintojen kanssa eläminen. Diskurssissa tarjotaan kuitenkin myös mahdollisuus väri-

valintojen hyvittämiseen kompensatiomaksujen avulla. Kompensoinnista rakentuu täten keino hyvittää tehdyt synnit, vähentää yksilön kokemaa syyllisyydentaaakkaa ja oppia toimimaan tulevaisuudessa *oikein*.

5.5 Vastuunjakodiskurssi

Vastuunjakodiskurssin taustalla vaikuttaa ajatus vastuun kantamisesta. Keskustelujen puheenvuoroissa ilmeni huoli ja tietoisuus ilmastonmuutoksen etenemisestä, joka tulisi pysäyttää. Vastuu etenemisen pysäyttämistä ja siihen vaikuttavista toiminnanmuutoksista vieritettiin keskustelutilanteista riippuen eri toimijoiden harteille. Useimmiten kuitenkin todettiin, ettei ilmastonmuutosta ole mahdollista pysäyttää vain yhden toimijan tekemien muutosten avulla, vaan siihen tarvitaan kaikkien panosta. Eri toimijoiden ja tahojen vastuun muistuttamisen lisäksi diskurssin mukaisissa keskusteluissa käytiin läpi, millaisia muutoksia kukin voisi ja kunkin tulisi tehdä. Erilaisia vastuutahoja aineiston keskusteluissa edustivat yksittäiset kuluttajat, yritykset ja poliittiset elimet sekä Suomessa että kansainvälisesti.

Aineiston keskusteluissa puhuttiin erityisesti kuluttajien roolista ja vastuusta ympäristöystävällisten valintojen tekemisessä. Kuluttajat olivat keskusteluissa monesti ensimmäisenä mainittu vastuutaho, jonka jälkeen keskustelussa saatettiin tuoda esille muiden toimijoiden rooli. Diskurssin mukaisissa puheenvuoroissa kuluttajat nähtiin viisaina ja rationaalisina päätöksentekijöinä, jotka osaavat toimia oikein, mikäli he vain ovat tietoisia valintojensa vaikutuksista. Puheenvuoroista välittyi usko siihen, ettei kukaan halua toimia tietoisesti väärin, minkä vuoksi kuluttajien valintoihin voitaisiin vaikuttaa juuri heidän tietoisuutensa kasvattamisen avulla. Kuluttajien näkeminen rationaalisina päätöksentekijöinä vastaa julkisessa keskustelussa usein esiintyvää ajatusta kulutustaan tarkkailevista ja valintojensa vaikutuksia punnitsevista kansalaisista (Moisander 2007, 408). Oman toimintansa muuttamisen ohella kuluttajien oletettiin lisäävän myös muiden tietoisuutta ja vaikuttavan täten muidenkin valintoihin.

Niissä tilanteissa, joissa keskustelun aikana nousi vastaväitteitä tai kritisointia vastuunvierittämisestä pääosin kuluttajien harteille, keskustelijat painottivat, etteivät kuluttajat ole ainoita, joilta muutosta vaaditaan. Kyseisissä keskustelutilanteissa tähdennettiin, että kaikkia tarvitaan lentoliikenteen päästöjen vähentämisen ja ilmastonmuutoksen hillitsemisen

mahdollistamiseksi. ”Jokaisen pitää tehdä osansa” -argumentin avulla keskusteluissa muistutettiin kuluttajia heidän omasta roolistaan ja vastuustaan. Argumentti oli selvästi tuttu monille keskustelijoille, sillä useimmat pitivät ympäristövastuullisten valintojen tekemistä omana velvollisuutenaan. Yhteisen hyvän eteen toimivat kuluttajat miellettiin puheenvuoroissa vastuuntuntoisiksi ja kunnollisiksi kansalaisiksi. Käsitys yksittäisten kuluttajien velvollisuuksista ja vastuusta tulee hyvin esille maata pitkin matkaajan kommentissa:

Mutta eli on tiettyjä asioit mihin me voidaan vaikuttaa ja tiettyi asioit, mihinkä me ei voida vaikuttaa. Ja meidän tavallaan velvollisuus on yrittää vaikuttaa niihin, mihinkä me pystytään, niin paljon kun me ite pystytään. [...] Et jollain tavalla meidän pitää päästä siihen 2000 kiloon. Ja et sillei oikeestaan tavallaan väliä, et [...] tuntuuks se reilulta tai oikealta vaan se on se, mitä meidän pitää tehdä ja meidän pitää löytää ne tavat siihen. (Maata pitkin matkaaja)

Toisiin kuluttajiin vaikuttamisen lisäksi keskustelijat olettivat kuluttajien pystyvän vaikuttamaan poliittisiin elimiin ja markkinoihin. Keskusteluissa kannustettiin vaikuttamaan politiikkaan ja poliittisiin päättäjiin äänestämisen avulla. Markkinoiden taas uskottiin muuttuvan vastaamaan kuluttajien toiveita, mikäli kuluttajat vain ilmaisisivat toiveensa selkeästi. Markkinoiden siis ajateltiin reagoivan ja muuttuvan, mikäli kiinnostus vähähiilisiä matkustustapoja kohtaan vain kasvaa tarpeeksi. Kyseinen näkemys kuluttajan valta-asemasta yhteiskunnallisen muutoksen aikaansaajana vastaa perinteisiä individualistisia näkemyksiä kuluttajien valintojen merkityksellisyydestä (Autio ym. 2009, 45–46; Eräranta & Moisander 2006, 26). Keskusteluissa markkinoiden reagoiminen yhdistettiin yritysten uudenlaisiin ratkaisuihin ja teknologian kehittämiseen. Uudenlaiset teknologiset innovaatiot, esimerkiksi sähkölentokoneiden ja biopolttoaineiden saralla, näyttäytyivät monissa keskusteluissa ratkaisuina nykyhetken ongelmiin. Vaikka kuluttajien toiminnan uskottiin vaikuttavan yritysten intresseihin toimintansa kehittämiseen, vastuuta siirrettiin monesti myöskin suoraan lentoyhtiöille. Lentoyhtiöillä nähtiin joissakin keskusteluissa olevan yksilöäkin tärkeämpi rooli ja vastuu, mikä on havaittavissa sosiologian professorin puheenvuorossa:

Ja mä nään hyvin epärealistisena sen ajatuksen, et ihmiset alkais suurin joukoin vapaaehtosesti lopettamaan lentämistä. Jo pelkästään aikataulukysymykset nii estää tämän. Et ihmiset on yhä kiireisempiä. [...] Kyl se ratkasu täytyy lähteä sieltä lentoyhtiöstä ja siitä lentämisen tekniikasta ja polttoaineista ja tälläsestä. Et mä oon hirveen pessimistinen kuluttajien itsekurin suhteen. (Sosiologian professori)

Yritysten vastuuta käsiteltäessä aineistossa korostettiin etenkin lentoyhtiöiden vastuuta päästöjen hillitsemisessä. Lentoyhtiöiden vastuun korostaminen näyttäytyi keskusteluissa lento- ja matkailualan asiantuntijoille ilmeisesti muiden tietämättömyytenä tai ainakin oletuksena siitä. Alan asiantuntijat nimittäin pyrkivät omissa puheenvuoroissaan vakuuttamaan muut siitä, että ympäristöhaasteet on tiedetty alalla jo vuosia ja niiden eteen on tehty jatkuvasti töitä. Jo tehtyjen ja tulevien toimien kertomisen avulla alan edustajat vakuuttelivat muille, että he ovat ottaneet vastuun yhteisestä haasteesta. Ilmailualan tekemien päästöjenhallitsemistoimien (ks. luku 2.2 Lentomatkustamisen nykytilanne) kertomisen lisäksi lento- ja matkailualan asiantuntijat käyttivät puheessaan monia argumentteja, jotka ilmenivät myös Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007) lentoalan keskustelutapoja käsittelevässä tutkimuksessa. Yksi tällaisista yhtenevistä argumenteista oli uuden teknologian kehittäminen ja sen mahdollistama energiatehokkuus.

Yhteneväisyyksiä Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007) tutkimustulosten ja aineiston keskustelujen välillä löytyi myös tilanteista, joissa matkailualan edustajat ja osa muista keskustelijoista otti puheeksi lentämisestä aiheutuvien päästömäärien pienuuden globaalissa mittakaavassa ja verrattuna muihin liikennemuotoihin. Muita liikennemuotoja käsiteltiin pääasiassa vain ohimennen, eikä keskusteluissa keskitytty myöskään muiden elinkeinoalojen toimintaan ja vastuuseen. Vain muutamissa keskusteluissa otettiin huomioon muidenkin kuin vain lento- ja matkailualan yritysten rooli. Joissain puheenvuoroissa päädyttiin kuitenkin harmittelemaan työelämän vaatimuksia, jotka pakottavat työntekijät lentämään paikasta toiseen esimerkiksi kokousten perässä. Työmatkalentämiseen ei kuitenkaan puututtu keskusteluissa samalla tavalla kuin muuhun matkailuun, mikä viittaa niiden mieltämiseen lomamatkailuun verrattuna pakollisina ja tarpeellisina lentoina. Työelämän toimintatapojen muutosta toivovista puheenvuoroista poiketen ainoastaan yhdessä keskustelussa tuotiin esille työpaikalla jo käytössä oleva käytäntö työntekijöiden työmatkojen kompensoimisesta. Yksi vierailijoista myös ehdotti keskusteluun saapumisesta syntyneiden matkustus päästöjen kompensoimista keskustelutilaisuuden järjestäjien toimesta, minkä keskustelua juontava toimittaja kuitenkin ohitti vaihtamalla aihetta.

Yksikään aineiston keskustelijoista ei esiintynyt keskusteluissa politiikan edustajana, minkä vuoksi keskustelujen aikana nousseet poliittiset ehdotukset jäivät vaille alan edustajien mielipiteitä ja vastauksia. Monien puheenvuoroissa korostui tarve lentoalaan kohdistuville poliittisille määräyksille ja rajoituksille. Lentolippujen hinnan nostaminen, esimerkiksi

lippuihin kohdistuvan veron avulla, oli yksi yleisimmin keskusteluissa esiintyvistä poliittisista ehdotuksista. Nykyisiä lentolippujen hintoja pidettiin selvästi liian matalina ja niiden ajateltiin olevan syynä suomalaisten suureen matkustusintoon ja massaturismi-ilmiöön. Halpalentoyhtiöt miellettiin ongelman pääaiheuttajiksi ja syyllisiksi kuluttajille muodostuneeseen vääristyneeseen mielikuvaan lentomatkailun todellisesta hinnasta. Hinnan nostamisella uskottiin olevan suora yhteys matkailun vähenemiseen. Seuraavassa sitaatissa pankin sijoitusjohtaja kertoo hinnannostamisen tarpeellisuudesta tilanteessa, jossa kysyntä ei itsestään ohjaudu toivottuun, tässä tapauksessa ympäristövastuulliseen, suuntaan:

[...] kuluttamista, kysyntää voidaan ohjata. Jälleen kerran ihmiset, pieni marginaalinen osa ihmisistä, on lopettanut lentämisen tai vähentänyt sitä merkittävästi. Se ei näy välttämättä vielä tilastoissa, koska se on niin pieni osa. Mutta se isompi osa tai isompi vähennys tulee siitä kun hintaan laitetaan jotain lisää. Ja mennään kansantaloustieteen perusopintoihin, siellä on kysyntäkäyrä ja tarjontakäyrä, kun hinta nousee, kysyntä vähenee, piste. Että ne puheet, että pieni lentolipun hinnan korotus ei vähennä kysyntää, niin se ei oo totta. Joka ikinen euro mikä tulee lentolipun hintaan, kysyntään, niin joltain jää lentolippu ostamatta. (Pankin sijoitusjohtaja)

Hinnan merkityksen korostuminen on yhteydessä yhteiskunnassa vallalla oleviin malleihin järkevästä kuluttamisesta, joissa edullinen hinta mielletään yhdeksi merkittävimmistä valintakriteereistä (Eräranta & Moisander 2006, 21–22). Ehdotukset lentolippujen hintojen nostamisesta aiheuttivat kuitenkin muutamissa aineiston keskusteluissa huolta matkailuun liittyvän eriarvoisuuden lisääntymisestä. Kyseisissä keskusteluissa muistutettiin matkailun olevan jo nyt hyvin eriarvoista halvoista hinnoista huolimatta, minkä takia hintojen nostaminen mahdollistaisi matkailun jatkossa vielä pienemmälle etuoikeutettujen joukolle. Eriarvoistumiskysymyksen vuoksi puheenvuoroissa painotettiin tarvetta myös muille sääntelykeinoille, kuten yritysten taloudellisille ohjaukskeinoille ja verotuksellisille investointituille. Monien keskustelijoiden mielestä Suomen ei kuitenkaan tulisi tehdä omia päätöksiä, vaan seurata kansainvälisiä toimia ja sopimuksia globaalin toimialan säännöstelyssä. Suomen tekemät päätökset esimerkiksi lentoveron käyttöönotosta saattaisivat keskustelijoiden mukaan nimittäin vaikuttaa negatiivisesti maan lento- ja matkustajaliikenteeseen ja niistä saataviin tuloihin (ks. esim. Niemistö ym. 2019, 43–44; Nousiainen 2018).

Keskustelujen aikana nousi välillä esille Kiinan ja Intian keskiluokan vaurastuminen ja sen myötä ennustettu lentoliikenteen kasvu. Keskustelijat tunnistivat ilmeisesti muissa aiheita

käsittelevissä keskusteluissa esiintyneen argumentin ja huolen suomalaisten tekemien toimien merkityksettömyydestä, mikäli väkimäärältään suurissa Aasian maissa matkailu nähdään yhä jatkossa ihailtavana ja hyväksyttävänä asiana. Kukaan keskustelijoista ei itse käyttänyt kyseistä argumenttia, vaan se mainittiin ennemminkin esimerkkinä vastuunpakoilusta. Vastauksena argumenttiin keskustelijat painottivat maailmanlaajuisen yhteistoiminnan tarvetta, muistuttivat Kiinassa tehtävän ympäristöystävällisen teknologian tutkimuksesta ja vakuuttelivat pientenkin toimijoiden merkityksellisyydestä. Maiden välillä tehtävän vertailun sijaan ihmisiä kehoitettiin pohtimaan, mitä he itse voisivat tehdä päästöjen vähentämiseksi. Pienten toimijoiden, oli kyseessä sitten yksittäinen kuluttaja tai maa, merkityksellisyyttä korostettiin keskusteluissa muistuttamalla, että muutoksen on aina lähdettävä jostakin ja muutoksen aloittajat voivat toimia esimerkkinä muille. Kyseinen puhetapa ilmenee seuraavassa matkailuliiketoiminnan tutkimuspäällikön puheenvuorossa:

Alkaa ollakki jo aikamoinen kiire, että meidän pitää oikeesti kiinnittää todella paljon huomiota tähän käyttäytymiseen. Mutta tietysti, jos ajatellaan että muutama tuhat suomalaista vaihtaa lentomatkan junaan [...] ja samaa aikaa Kiinassa ostetaan kymmeniätuhansia ja Aasiassa kymmeniätuhansia uusia lentokoneita, niin suunta on hälyttävä joka tapauksessa. Mutta jostainhan sen muutoksen on lähdettävä liikkeelle. Ja mä oon sitä mieltä, et jos me ei sitä näytetä, nii sit ei oo kyllä paljoo muillakaan minkäänlaisia intressejä muuttaa omaa käyttäytymistään. (Matkailuliiketoiminnan tutkimuspäällikkö)

Kokonaisuudessaan vastuunjakodiskurssi rakentuu vastuun kantamisen ympärille. Erilaisina vastuutahoina aineistossa mainittiin yksittäiset kuluttajat, yritykset ja poliittiset elimet Suomessa ja kansainvälisesti. Ainoastaan yksi keskustelija puhui tutkimuksenteon merkityksestä, mutta muuten tutkijoita ei nostettu esiin vastuutahoina tai ongelmanratkaisijoina. Vastuuta vieritettiin eri tahoille keskustelun teemasta ja keskustelijasta riippuen. Kollektiivisesta vastuusta muistutettiin aina, mikäli joku taho kritisoi keskustelunsävyä syyllistämisestä tai yksipuolisesta vastuun vierittämisestä. Vastuun jakamisen painottaminen keskusteluissa ei ollut poikkeuksellista, sillä se on todennäköisesti tarpeellista paitsi kestävämmän matkailutoiminnan mahdollistamisessa, myös yksittäisten toimijoiden kokemien haittojen, esimerkiksi taloudellisten tappioiden, tasavertaisessa jakautumisessa (Tervo-Kankare 2017, 238).

5.6 Diskursseja yhdistävät puhetavat

Edellä esiteltyjen diskurssien lisäksi aineiston keskusteluista tunnistettiin kaksi vallitsevaa puhetapaa. Kyseiset puhetavat yhdistivät matkailun ympäristöeettisyyttä käsitteleviin keskusteluihin ja puheenvuoroihin riippuvuuteen ja uskonnollisuuteen liittyviä teemoja. Teemojen mukaiset käsitteellistämisen tavat esiintyvät eritavoin kaikissa viidessä diskurssissa.

5.6.1 Matkailu riippuvuuden muotona

Aineiston keskustelujen puheenvuoroista oli havaittavissa mielenkiintoisia yhtäläisyyksiä riippuvuuksia käsittelevään puheeseen. Jos keskustelujen puheenvuorot irrotettaisiin kontekstistaan, monet niistä kuulostaisivat ikään kuin riippuvuuksista kärsivien vertaistukiryhmien tapaamisissa lausutuilta puheenvuoroilta. Assosiaatio riippuvuuteen muodostuu etenkin matkailuun liittyvästä ristiriitaisuudesta. Keskustelijat haluavat matkailla, mutta samalla he kuitenkin tiedostavat, ettei matkailu ole hyväksi ja siitä tulisi ainakin jossain määrin luopua. Vain harva aineiston podcasteissa esiintyvistä keskustelijoista on keskustelujen perusteella kuitenkaan luopunut matkailusta. Matkailutoiminta määrittänyt tämän vuoksi eräänlaiseksi toiminnalliseksi riippuvuudeksi, josta on vaikea päästä eroon. Lentomatkailusta luopuneet tai sitä vähentäneet keskustelijat taas näyttävät ikään kuin riippuvuudestaan toipuneilta entisiltä addikteilta kertoessaan muutostarinoita luopumiseen johtaneista päätöksistä ja luopumisen vaikutuksista. Muutostarinoiden kertomisen kaava on hyvin samanlainen kuin mitä se voisi olla esimerkiksi päihteidenkäytön lopettamiskertomuksissa.

Matkailutoimintaa puolustavissa puheenvuoroissa matkailusta puhuttiin sen aiheuttamien kokemusten kautta. Keskusteluissa mainitut kokemukset, kuten myös yleinen matkailua koskeva puhetapa, ovat samanlaisia kuin monet päihteidenkäytöstä käytävät keskustelut. Esimerkiksi alkoholinkäytöstä puhuttaessa harva kertoo luottimien ja hermomyrkköjen nielemisestä. Sen sijaan keskusteluissa alkoholinkäyttö yhdistetään esimerkiksi rentoutumiseen, hauskanpitoon, arjen irtiottoon ja vuorovaikutukseen toisten ihmisten kanssa. Nämä samat kokemukset mainittiin matkailun tarvetta puolustavissa puheenvuoroissa. Yhteys päihteidenkäyttöön liittyvän riippuvuuspuheen ja matkailutoimintaa puolustavan puheen väliltä löytyy myös niistä puhetavoista, joissa vähätellään omaa toimintaa ja korostetaan sen

hallittavuutta. Monet matkoistaan kertoneet keskustelijat pyrkivät painottamaan matkustusmääriensä vähäisyyttä ja antamaan selityksiä tekemilleen matkoille (ks. esim. podcast-juontajan sitaatti s. 31). Yksilöiden kokema matkakuume muistuttaa taas riippuvuuteen liittyvää halua ja tarvetta matkailuun liittyvän tarpeen tyydyttämiseen. Matkakuume nostaa täten esille kysymyksen siitä, minkälaiset riippuvuudet mielletään, tai on tähän asti mielletty, yleisesti hyväksyttävänä.

Riippuvuusteemalla on yhteys myös matkailuun kriittisesti suhtautuvaan kyseenalaistamisdiskurssiin, joka sisälsi pohdintaa matkailuun liittyvistä tavoista. Loma-aikoihin ulkomaille suuntautuva matkailu miellettiin diskurssissa opituksi tavaksi, joka tulisi kyseenalaistaa. Samalla tavalla esimerkiksi alkoholiin liittyy monilla ihmisillä erilaisia tapoja, jotka ylläpitävät alkoholinkäyttöä (esim. saunaolut). Normaaliksi käyttäytymismalliksi muuttuneiden tapojen lisäksi aineiston keskustelujen puheenvuorot lentämisen korvaamisesta maata pitkin matkustamisella voidaan yhdistää esimerkiksi väkevästä alkoholeista mietoihin tai muihin päihdeaineisiin siirtymiseen. Haitallisena pidetyn toimintatavan vaihtaminen toiseen ei kyseenalaista itse toiminnan välttämättömyyttä. Matkailun tapauksessa tämä näkyy siinä, kuinka tarve matkailuun otetaan monissa keskusteluissa itsestänselvyytenä, jopa luontaisena tarpeena, jota ei itsessään tarvitse kyseenalaistaa (huom. kyseenalaistamisdiskurssi tästä poikkeus).

Assosiaatiota matkailun ja riippuvuuden välillä vahvistavat myös jo tehtyihin matkoihin liittyvät keskustelut. Alkoholinkäyttöön liittyvän ”morkkiksen” tavoin aineiston keskusteluissa osa koki matkoistaan häpeää ja tunnontuskia, mikä tuli ilmi etenkin häpeädiskurssissa. Häpeällisten, mutta tavallaan rehvas televien ”nolujen kännitarinoiden” tyyppisiä puheenvuoroja (”nolot lentotarinat”) aineiston keskusteluissa ei kuitenkaan suoraan esiintynyt. Vastaavat puheenvuorot olivat kuitenkin tunnistettavissa keskustelijoiden ironisissa puheenvuoroissa lentohäpeään liittyen (ks. esim. toimittajien sitaattit s. 32).

5.6.2 Uskonnollisuus osana aineiston keskusteluja

Riippuvuuteen viittaavan puhettavan lisäksi aineiston keskusteluissa on havaittavissa uskonnollista puhetta. Aiemmissa luonnonsuojeluun liittyvissä tutkimuksissa havaittu uskonnollisen termistön käyttö (ks. esim. Berry 2015) näkyy myös tämän tutkimuksen

aineistossa esiintyvissä puheenvuoroissa, joissa keskustelijat tukeutuvat kristinuskosta peräisin oleviin kielikuviiin. Kielikuvien ohella uskontotematiikka on löydettävissä tavoissa, joiden avulla tietyt asiat tai tapahtumat tehdään ymmärrettäväksi muille. Puhumisen tapojen ja kielellisten käsitteiden lainaus kristinuskosta on ymmärrettävää Suomen kristillisen historian vuoksi.

Suomessa vallitsevat käsitykset ihmisen ja luonnon suhteesta sekä luonnon suojelemisesta ovat todennäköisesti ainakin osittain peräisin kristinuskon opeista. Kristinuskon pyhän kirjan eli Raamatun alun luomiskertomuksissa (1. Moos. 1–2) Jumala antaa ihmiselle vastuun maan, vesien ja niiden mahdollistaman elämän huolehtimisesta ja suojelemisesta. Luonnon suojeleminen on nykypäivänä yhteiskunnassamme vallitsevien moraalikäsitteiden ytimessä (Pihkala 2017, 52–53), minkä vuoksi kasvihuonepäästöjä aiheuttava matkustaminen nähdään moraalisesti ongelmallisena. Luontosuhteen ohella myös monet muut vallitsevat käsitykset oikeasta ja väärästä pohjautuvat uskonnon oppeihin ja ylläpitämiin diskursseihin (Kainulainen & Parente-Capková 2011, 14). Uskonnollisuuteen liittyvät moraalipohdinnat nousivat esille etenkin synninpäästäjädiskurssin mukaisissa keskusteluissa, joissa kehoitettiin harkitsemaan valintoja ja peilaamaan niitä kunkin omaa arvotaustaa vasten. Kyseisissä puheenvuoroissa muistutettiin, ettei itselle hyvältä tuntuva matkailu ole välttämättä moraalisen oikeudenmukaisuuden kannalta hyväksyttävää, minkä vuoksi sitä tulisi rajoittaa tai siitä tulisi kokonaan kieltäytyä. Mielihyvää aiheuttavasta teosta kieltäytyminen on oleellinen osa etenkin kristinuskon katolista suuntausta, jossa itsehillintä ja vaatimattomuus nähdään neljän päähyveen mukaisesti tavoiteltavina luonteenpiirteinä (Katolinen tiedotuskeskus n.d.A).

Suomen kristilliseen historiaan todennäköisesti yhteydessä olevien moraalipohdintojen ja -käsitteiden lisäksi aineiston keskusteluissa esiintyi monia yksittäisiä teemoja, joilla oli yhtymäkohtia kristinuskon kanssa. Yksi selkeimmistä teemoista koski matkailun statuksen muuttumista IPCC:n julkaiseman erikoisraportin myötä. Keskustelijat toivat puheenvuoroissaan esille, kuinka he olivat ennen raporttia olleet joko tietämättömiä lentämisen päästöistä tai haluttomia ajattelemaan niitä matkailuun liittyviä valintoja tehdessään. Raportin julkaisemisen ja siitä seuranneen julkisen keskustelun myötä he eivät kuitenkaan voineet enää välttyä *totuuden* kuulemiselta. (ks. luku 5.1 Häpeädiskurssi.) Keskustelijoiden kerrontatavasta on mahdollista löytää yhtymäkohtia kristinuskon pyhään kirjaan eli Raamattuun ja sen sisältämiin kertomuksiin Jumalan kymmenestä käskystä (2. Moos. 20:1–17) ja laintaulujen antamisesta (2. Moos. 31:18). IPCC:n erikoisraportti

näyttäytyy keskusteluissa ikään kuin pyhänä ilmestyskirjana, joka lisäsi ihmisten tietoa, muokkasi yleisiä käsityksiä hyväksyttävästä toiminnasta ja opetti toimimaan paremmalla tavalla.

Tietoisuuden kasvun seurauksena keskustelijat kokivat uskonnollisen heräämisen tavoin eräänlaisen valaistumisen, jonka takia he eivät enää voineet suhtautua matkailuun samalla tavalla kuin aiemmin. Aineistossa esiintyneet muutostarinat ovat verrannollisia uskoon tulemiseen liittyvien kertomusten kanssa, sillä ne sisältävät puhetta muutosta edeltäneistä tapahtumista ja muutoksen aiheuttamista seurauksista. Uuden tiedon myötä seurannut valaistuminen ja sen myötä pinnalle nousseet tunteet sopivat hyvin yhteen myös Raamatun syntiinlankeemuskertomuksen kanssa. Kertomuksen mukaan ensimmäiset ihmiset söivät omenan hyvän ja pahan tiedon puusta, minkä jälkeen he tajusivat olevansa alasti ja alkoivat kokea tästä häpeää (1. Moos. 3). Syntiinlankeemuskertomuksen mukainen kerronnan kaava on havaittavissa aineiston puheenvuoroissa, joissa keskustelijat kertoivat uuden tiedon johtaneen omien (lento)matkojen vuoksi koettuihin syyllisyyden ja häpeän tunteisiin.

Aineiston puheenvuoroissa esiintyi myös joitakin suoria lainauksia kristinuskon käsitteistä ja kielikuvista. Merkittävimmät näistä olivat synti ja synnin tekeminen, joiden käyttäminen on havaittu aiemminkin luonnonsuojeluun liittyvien keskustelujen diskurssien yhteydessä (ks. Berry 2015, 6, 9, 13). Aineiston keskusteluissa päästöjen aiheuttaminen miellettiin automaattisesti paheksuttavaksi toiminnaksi ja joidenkin puheenvuoroissa jopa suorastaan ”synniksi”. Käsitys synnistä muodostui ilmeisimmin toiminnan yleisiä moraalikäsitteitä (luonnon suojeleminen) vastaan rikkovasta luonteesta ja sen muille ihmisille mahdollisesti haittaa aiheuttavista seurauksista (ilmastonmuutoksen eteneminen). Syntiseksi toiminnan teki myös siihen liittyvä tietoisuus; ihminen tekee syntiä toimiessaan tietoisesti *väärin*. Aineiston keskustelujen perusteella ihmiset tietävät matkustamisen olevan ”väärin”, mutta tekevät sitä silti. Toimiessaan vastoin parempaa tietoaan yksilöt saattavat kuitenkin jälkikäteen katua tekemiään epärationaalisia valintoja, mikä ilmeni hyvin häpeädiskurssissa ja synninpäästädiskurssissa.

Uskonnollista häpeää tutkineen Teemu Ratisen (2011, 135) mukaan käsitys ihmisestä synnintekijänä nousi kristinuskon keskiöön myöhäiskeskiajan loppupuolella. Synnin tekemisen ja siihen liittyvän syyllisyyden korostuessa syntien tunnustaminen, katuminen ja hyvittäminen saivat kristillisessä perinteessä yhä keskeisemmän aseman (Ratinen 2011, 135–

136). Suomessa suurin osa kristityistä kuuluu evankelis-luterilaiseen kirkkoon (Helsinki 2020), jossa syntiin ei kiinnitetä samalla tavalla huomiota kuin katolisessa kirkossa (Katolinen tiedotuskeskus n.d.B). Tästä huolimatta katolilaisuuteen kuuluva syntien julkinen esille tuominen ja hyvittäminen olivat vahvasti esillä aineiston keskusteluissa.

Julkinen syntien tunnustaminen ja niiden katuminen on havaittavissa etenkin häpeädiskurssissa ja synninpäästädiskurssissa. Diskursseja käyttäneet keskustelijat kertoivat tekemistään matkoista ja niiden aiheuttamista syyllisyyden ja häpeän tunteista. Matkailulla aiheutettujen päästöjen julkista tunnustamista ja katumista seurasi usein keskustelu syntien sovittamisesta eli aiheutuneiden päästöjen hyvittämisestä. Matkailuun liittyvien syntien sovittamiselle löytyi aineiston keskusteluissa ratkaisuksi kompensatiomaksut. Päästöjen kompensoinnista maksaminen on rinnastettavissa kristinuskossa harjoitettuun anekauppaan, jossa synnintekijät sovittivat syntinsä kirkolle annettavien rahallisten lahjoitusten avulla. Anekaupan tavoin aineiston keskusteluissa kompensatiomaksut nähtiin keinoina syyllisyydentunteista vapautumiseen ja valintojen ohjaamiseen toivotumpaan suuntaan. Kristilliseen perinteeseen kuuluvaa kirkon julistamaa synninpäästöä lentomatkojen kompensoijat eivät kuitenkaan suoraan saa, sillä luonto ei kirkon pappien tavoin kerro, milloin synnit on todella hyvitetty (Pihkala 2017, 55–57). Keskusteluissa mainitut päästölaskurit voivat tosin toimia kuluttajille vastaavanlaisina keinoina tarkkojen kompensatiosummien laskemiseen ja summien maksamisen jälkeen ajateltuun omista synneistä vapautumiseen.

6 LOPUKSI

Tutkimuksen tavoitteena on ollut analysoida IPCC:n erikoisraportin julkaisemisen jälkeen käytyjä julkisia keskusteluja matkailun ympäristöeettisyydestä. Tutkimuksen aineistona käytettiin Yle Areenan ja Spotifyn podcast-ohjelmia, joissa podcastien juontajat, eri alojen asiantuntijat ja muut vieraat keskustelivat yhdessä matkailusta. Lokakuussa 2018 julkaistu erikoisraportti vaikutti selvästi aineiston keskustelujen taustalla, minkä vuoksi keskustelun sisällöt käsittelivät pääasiassa tai ainoastaan lentämisestä aiheutuneita päästöjä.

Diskurssianalyysia apuna käyttäen tutkimuksessa selvitettiin, millaisia erilaisia diskursseja keskusteluissa tuotetaan. Aineiston analyysissa tarkastelun kohteena olivat siten ne kuvailun ja selittämisen tavat, joiden avulla keskustelijat tekivät itseään ymmärrettäväksi keskustelujen aikana. Tämän tutkimuksen kannalta merkityksellistä oli siis se, miten aineiston keskusteluissa puhuttiin käsiteltävistä aiheista. Edellisessä analyysiluvussa käsiteltiin yksityiskohtaisesti aineistosta tunnistettujen diskurssien sisältöä ja niihin liittyviä puhetapoja. Yksityiskohtien esittelemisen oli perusteltua, koska monet olennaiset keskustelujen sisällöt ja päälinjat rakentuvat usein juuri puheen yksityiskohtien varaan (Juhila & Suoninen 2002, 239). Tarkasti tehdyn analyysin avulla aineistosta oli mahdollista paitsi identifioida niissä vallitsevia diskursseja, myös analysoida diskurssien taustalla vaikuttavia laajempia ja läpileikkaavampia puhetapoja.

Aineistosta löydetty viisi diskurssia ovat häpeädiskurssi, kyseenalaistamisdiskurssi, tarpeellisuusdiskurssi, synninpäästädiskurssi ja vastuunjakodiskurssi. Häpeädiskurssi rakentuu tunnustuksien ja koetun katumuksen ympärille. Lentomatkoista koetun syyllisyyden ja häpeän tunteiden ilmaisemisen lisäksi diskurssiin liittyy toisten matkustuskäyttäytymisen syyllistäminen. Häpeädiskurssin jatkumona toimii synninpäästädiskurssi, jossa käsitellään syyllisyyden ja häpeän tunteista eroon pääsemistä. Kyseisiä tunteita on diskurssin perusteella mahdollista välttää ennakkoon toimimalla valintatilanteissa omien arvojen ja moraalin mukaisesti. Väärien valintojen, tässä tapauksessa päästöjä tuottavien (lento)matkojen, tekemisen jälkeen heräävien syyllisyydentunteiden pienentämiseksi diskurssissa suositellaan matkailun aiheuttamien päästöjen kompensoimista eli päästöjen hyvittämistä.

Tunnekeskeisiin häpeädiskurssiin ja synninpäästädiskurssiin verrattuna kyseenalaistamisdiskurssi ja tarpeellisuusdiskurssi ovat järkipäisempiä ja ratkaisukeskeisempiä. Kyseisissä diskursseissa keskistytään pohtimaan itse matkailun merkitystä ja keinoja matkailusta aiheutuvien päästöjen hillitsemiseksi. Kyseenalaistamisdiskurssissa matkailu ymmärretään synonyymiksi lentämiselle, minkä vuoksi diskurssissa kyseenalaistetaan koko matkailun välttämättömyys. Matkailun sijasta diskurssissa kehoitetaan ottamaan selvää kotimaan tarjoamista elämismahdollisuuksista, sillä niiden uskotaan vastaavan matkoilta haettaviin elämyksiin ja tarpeisiin. Tarpeellisuusdiskurssissa taas kiistetään vaatimukset ulkomaille suuntautuvan matkailun lopettamiseen ja muistutetaan matkailun hyvistä puolista, suositellen kuitenkin turhien

matkojen vähentämistä. Diskurssissa lentämisen vaihtoehtona pidetään maata pitkin matkailua, jota suositellaan erilaisten muutostarinoiden avulla.

Siinä missä edellä mainitut neljä diskurssia keskittyvät yksilön vastuuseen, tuntemuksiin ja keinoihin toiminnan muuttamiseksi, vastuunjakodiskurssi on ainoa, jossa otetaan huomioon muidenkin toimijoiden vastuu. Diskurssissa vastuutahoiksi nimitetään paitsi vastuullisena pidetyt kuluttajat, myös erityisesti lentoyhtiöt ja erilaiset poliittiset tahot. Päästöjen vähentämiseksi tarvitaan diskurssin mukaan kaikkia mahdollisia toimijoita, minkä vuoksi diskurssissa muistutetaan jokaista tekemään oma osansa. Muiden toimijoiden vastuun huomioimisen lisäksi vastuunjakodiskurssissa kuluttajat konstruoidaan varsin erilaisiksi kuin esimerkiksi häpeä- ja synninpäästädiskurssissa. Vastuunjakodiskurssissa kuluttajat nähdään tiedon ja arvojen mukaan toimivina rationaalisina päätöksentekijöinä, kun taas häpeädiskurssissa ja synninpäästädiskurssissa kuluttajien ajatellaan toimivan joskus vasten parempaa tietoaan ja kokevan myöhemmin syyllisyyttä epärationaalisista valinnoistaan.

Vaikka monet keskustelijoista käyttivät puheessaan useampaa, jopa keskenään vastakkaista, diskurssia, osa diskurssista oli selvästi yleisimpiä tiettyjen keskustelijoiden keskuudessa. Esimerkiksi podcast-juontajat ja bloggaajat tukeutuivat tunteita ja mielipiteitä sisältävissä puheenvuoroissaan useimmiten häpeädiskurssiin, kun taas asiantuntijan roolissa esiintyneistä keskustelijoista vain harva käytti kyseistä diskurssia omien puheenvuorojensa pohjana. Häpeädiskurssin jatkumona toimivaa synninpäästädiskurssia hyödynsivät erityisesti juuri aiemmin puheessaan häpeädiskurssiin tukeutuneet. Häpeädiskurssista poiketen myös monet asiantuntijat käyttivät synninpäästädiskurssia suositellessaan päästöjen kompensoimista. Matkailun tarpeellisuuden kiistävää kyseenalaistamisdiskurssia käyttävistä keskustelijoista moni oli jo itse vähentänyt matkailua tai lopettanut sen kokonaan. Asiantuntijana keskusteluissa esiintyminen tuli matkailualan asiantuntijoiden kohdalla esille tilanteissa, joissa he pyrkivät tarpeellisuusdiskurssin avulla ylläpitämään positiivista mielikuvaa matkailusta. Monet matkailualan asiantuntijat tukeutuivat myös vastuunjakodiskurssiin muistuttamalla kaikkien eri toimijoiden yhteisestä vastuusta.

Aineiston keskusteluista oli mahdollista havaita, miten keskustelijat suhteuttivat omat puheenvuoronsa olemassa oleviin diskurssihin. Vaikka keskustelija ei itse käyttänyt puheessaan jotakin tiettyä diskurssia, hänen puheestaan usein kuitenkin selvisi kyseisen diskurssin olemassaolon tunnistaminen.

6.1 Hiljennetyt puhettavat ja hegemoniset diskurssit

Aineiston keskusteluista oli mahdollista havaita, ettei niissä esiintynyt ollenkaan tai niissä esiintyi vain vähän joitakin kielenkäytön tapoja. Keskusteluissa ei noussut esiin lainkaan esimerkiksi välinpitämätöntä asennetta tai tietämättömyyttä lentomatkojen päästöjä kohtaan. Omista lentomatoistaan kertoneet keskustelijat korostivat olevansa tietoisia lentojen vaikutuksista ja ottavansa vaikutukset huomioon matkustusvalintoja tehdessään. Matkailulla rehvastelun sijaan keskustelujen positio määrittyi siis aina tietynlaisen anteeksipyytelyn, selittelyn ja nöyryistelyn kautta.

Matkustamisella kerskailun puuttumisen lisäksi keskusteluissa ei myöskään esiintynyt yksilöiden tekojen merkityksellisyyden kiistämistä. Tekojen mahdollinen merkityksettömyys nousi kuitenkin muutaman kerran esiin tilanteissa, joissa keskustelija kritisoi kyseisen näkökulman vastuuttomuutta. Yksilön merkityksettömyyttä korostavat käsitykset ovat tulleet aiemmin esille esimerkiksi vihreän kuluttajan diskursseja tutkineiden Minna Aution, Eva Heiskasen ja Visa Heinosen (2009, 43–45) tutkimuksessa. Tutkimuksessa löydetty antisankarin diskurssi sisälsi kertomuksia hedonistisesta ja ympäristönäkökulmat tietoisesti huomiotta jättävästä toiminnasta. Vastaavanlainen vastuuttomalla toiminnalla kerskaileva antisankarin diskurssi puuttui siis tämän tutkimuksen aineiston keskusteluista kokonaan.

Keskusteluista hiljennettyjen tai niissä vaiettujen puhetapojen lisäksi keskusteluista oli mahdollista havaita myös hegemonisen aseman saaneita diskursseja. Kaikkien viiden löydetyn diskurssin taustalla vaikutti muutama perustavampi diskurssi ja puhetapa. Yksi näistä laajemmista taustadiskursseista liittyi lentämisen haitallisuuden ja matkailun muuttuneen statuksen tiedostamiseen. Keskustelujen taustalta oli havaittavissa tapahtumaketju, jossa aiemmin positiiviseksi määrittyneen matkailun mielikuva muuttui IPCC:n erikoisraportin julkaisun ja siitä seuranneen julkisen keskustelun myötä. Erikoisraportti ikään kuin paljasti totuuden lentomatkoista ja sen aiheuttamista päästöistä. Tieto lentämisen päästöistä muodostui keskusteluissa kaikille keskustelijoille ennestään tutuksi ja varsin kiistämättömäksi tosiasiaksi. Uuden tiedon myötä aiemmin pääasiassa positiivisia merkityksiä saanut matkailutoiminta näyttäytyi nyt keskusteluissa ristiriitaisena ja tunteilla ladattuna asiana. Osa keskustelijoista kertoi haluavansa yhä matkustaa, mutta kokevansa samalla ahdistusta toiminnastaan. Matkailun ristiriitaiselle nykytilanteelle haluttiin

selvästi löytää jonkinlainen ratkaisu, sillä keskusteluissa tarjottiin erilaisia ratkaisukeinoja nykytilanteen muuttamiseksi.

Lentämisen päästöjen tiedostaminen liittyi myös toiseen keskustelujen taustalla vaikuttavaan kyseenalaistamattomaan taustadiskurssiin, luonnonsuojeluun. Luonnon tuhoaminen, esimerkiksi kasvihuonepäästöjä aiheuttamalla, miellettiin keskusteluissa automaattisesti paheelliseksi ja vastuuttomaksi toiminnaksi, jota tulisi välttää. Luonnon suojeleminen ja sen nykyisellään säilyttäminen yhdistyivät keskusteluissa ilmeneviin käsityksiin vastuullisesta toiminnasta ja kansalaisuudesta. Vastuun ottaminen ja vastuullinen toiminta määrittyivät puheenvuoroissa luonnon suojelemisen kautta, mikä sopi yhteen keskustelujen aiheen ja kontekstin kanssa.

Lentämisen haitallisuuden tiedostamisen ja luonnon suojelemisen arvostamisen lisäksi tutkimuksessa löydettyjen diskurssien taustalta oli havaittavissa kaksi vallitsevaa puhumisen tapaa, jotka esiintyivät eritavoin kussakin diskurssissa. Kyseiset puhetavat yhdistivät matkailua käsittelevään puheeseen erilaisia riippuvuuteen ja uskonnollisuuteen liittyviä teemoja, kuten analyysiluvussa kävi edellä ilmi. Lentomatkailu näyttäytyi keskusteluissa puhetapojen vuoksi eräänlaisena riippuvuutena ja syntinä, joka tulisi sovittaa.

6.2 Vastuulliset kuluttajat ja muut toimijat

Tutkimuksen tavoitteena on ollut paitsi diskurssien tunnistaminen, myös keskusteluissa ilmenevän vastuupuheen analysoiminen. Toisena tutkimuskysymyksenä kysyttiin, kenelle vastuu ympäristöystävällisten valintojen tekemisestä ja muutoksesta keskusteluissa siirretään.

Ajatus ympäristöystävällisempien valintojen tekemiseen liittyvästä vastuusta oli havaittavissa etenkin vastuunjakodiskurssin mukaisissa keskusteluissa. Kyseinen diskurssi rakentuu vastuun osoittamisen, sen siirtämisen ja erilaisten muutosehdotusten pohtimisen ympärille. Keskustelijoista ja keskusteluissa kulloinkin käsiteltävänä olevasta aiheesta riippuen aineiston puheenvuoroissa erilaisiksi vastuutahoiksi nimettiin yksittäiset kuluttajat, matkailualan yritykset ja poliittiset elimet Suomessa ja maailmalla. Vastuuta saatettiin keskustelujen aikana siirtää itseltä toisille joko oman vastuutaakan pienentämiseksi (ks. esim. podcast-juontajan sitaatti s. 40–41) tai useampien toimijoiden muutostarpeen korostamiseksi. Vastuun

vierittäminen ja sen osoittaminen eri toimijoille on mahdollista ymmärtää merkiksi siitä, ettei kukaan halunnut ottaa vastuun taakkaa itselleen kannettavaksi ja joutua siten kärsimään siitä mahdollisesti aiheutuvia taloudellisia tappioita (Tervo-Kankare 2017, 238).

Kollektiivisesta vastuun jakamisesta huomautettiin myös aina silloin, kun joku piti keskustelun sävyä syyllistävänä tai kritisoi sitä yksipuolisesta vastuun vierittämisestä. Monet muistuttivat ympäristöongelmien monimutkaisuudesta, jonka vuoksi yhden toimijan tekemät muutokset eivät todennäköisesti olisi riittäviä tavoitellun muutoksen aikaansaamiseksi. Kaikki keskustelijat kuitenkin selvästi hyväksyivät sekä oman henkilökohtaisen että edustamansa toimialan roolin ja vastuun, sillä kukaan ei kokenut vastuun kantamista perusteettomaksi.

Vastuunjakodiskurssissa mainittiin monia sellaisia toimijoita, joiden uskottiin pystyvän vaikuttamaan kuluttajien matkustuskäyttäytymiseen. Kyseiset puheenvuorot edustivat kuluttamiseen liittyvää yhteiskunnallista näkökulmaa, jossa otetaan huomioon kuluttamiseen liittyvät erilaiset historialliset, poliittiset ja sosiaaliset ehdot ja rajoitteet (Heiskanen 2012, 9–10; Eräranta & Moisander 2006, 26–29). Kuluttajien matkustusvalintoihin vaikuttavina rajoitteina pidettiin etenkin maata pitkin matkailun hankaluutta eli matkustusreittien vähäisyyttä, nykyisten kulkuneuvojen hitautta ja maata pitkin matkailun kallista hintaa. Keskustelu matkustamisen hinnasta nousi esille myös lentokoneella matkustamisen edullisuudesta puhuttaessa, jolloin kuluttajien matkustusinnon rajoittamiseksi ehdotettiin poliittisten toimien avulla tapahtuvaa hintojen nostamista. Aineiston keskusteluissa ei kuitenkaan kiinnitetty huomiota hinnan merkityksellisyyden taustalla vaikuttaviin hallintakäytänteisiin (Eräranta & Moisander 2006, 21–22), vaan puheenvuoroissa ennemminkin ylläpidettiin hinnan erityisasemaa ”järkevään kuluttamiseen” liittyvissä käsityksissä. Kuluttajien siis uskottiin yleensä tekevän valintansa ensisijaisesti hinnan eikä esimerkiksi ympäristöystävällisyyden perusteella.

Kuluttamisen yhteiskunnallinen näkemys ilmeni myös kyseenalaistamisdiskurssin mukaisissa keskusteluissa, jossa kiinnitettiin huomiota yksilöiden matkustuspäätöksiin vaikuttaviin sosiaalisiin puoliin. Kuluttajien matkustuskäyttäytymiseen saattaa vaikuttaa esimerkiksi julkisuudenhenkilöiden, kuten matkabloggaajien, valintojen seuraaminen ja siitä aiheutuva mallioppiminen (Heiskanen 2012, 9–10). Kyseenalaistamisdiskurssia puheessaan käyttäneet keskustelijat pohtivat paitsi matkabloggaajien vaikutusvaltaista asemaa, myös Suomessa

vallitsevia kulttuurisia käytänteitä ja ajattelutapoja koskien esimerkiksi juhlapyhien aikana tehtäviä lomamatkoja.

Vaikka aineiston keskustelut sisälsivät kuluttamisen yhteiskunnallisia ehtoja huomioon ottavia puheenvuoroja, pääasiassa keskusteluissa tukeuduttiin individualistisen näkemyksen käsityksiin kuluttajien vallasta ja vastuusta. Vastuunjakodiskurssi on löydettyistä diskursseista ainoa, joka ottaa yksilöiden lisäksi huomioon muutkin toimijat. Häpeädiskurssista, kyseenalaistamisdiskurssista, tarpeellisuusdiskurssista ja synninpäästädiskurssista jokainen keskittyy yksilön tuntemuksiin, ajattelu- ja toimintatapoihin sekä keinoihin yksilöiden toiminnan muuttamiseksi. Kyseisiä diskursseja itse puheessaan käyttäneet keskustelijat olivat puheenvuorojensa perusteella hyväksyneet ja sisäistäneet ajatuksen yksilöiden vastuusta ympäristöystävällisempien valintojen tekemisessä. Vastuuttomiksi miellettyjen valintojen tekeminen aiheutti keskustelijoissa taas syyllisyydentunteita. Syyllisyyden ja häpeän tunteita kokeneet keskustelijat pohtivat todennäköisimmin tekojensa merkitystä ja täten ohjaavat itse itseään ympäristöystävällisempien valintojen tekemiseen tulevaisuudessa (Heller 1985, 40; sit. Ratinen 2011, 139–140). Koettu syyllisyydentunne saattaa tästä syystä toimia keinona itselle osoitetun vastuun sisäistämiseen ja käyttäytymisen muuttamiseen vastuullisempaan pidettyyn suuntaan.

Aineiston keskusteluissa esiintyneet käsitykset kuluttajista vastasivat pääasiassa julkisissa keskusteluissa ylläpidettyjä perinteisiä individualistisia näkemyksiä. Näkemysten mukaisesti yksilöt nähtiin vastuunjakodiskurssissa, kyseenalaistamisdiskurssissa ja tarpeellisuusdiskurssissa rationaalisina päätöksentekijöinä, jotka pystyvät muokkaamaan toimintatapojaan vallitsevaa tietoa ja omia arvojaan vastaaviksi. Keskusteluissa rationaalisen päätöksenteon esimerkkeinä toimivat erilaiset muutostarinat, joissa keskustelijat olivat uuden tiedon myötä päättäneet muuttaa toimintatapojaan ja noudattaneet tätä päätöstä kuuliaisesti. Muutostarinoita kertovien keskustelijoiden lisäksi myös monet muut kyseisiä diskursseja käyttävät näkivät itsensä ja muut kuluttajat kykenevinä tarkkailemaan ja muokkaamaan toimintaansa. Oman matkustuskäyttäytymisen tarkkailu ja sen vaikutusten tiedostaminen miellettiin osaksi arkipäiväistä ympäristövastuullista elämäntyyliä.

Rationaalisen päätöksentekijän näkemyksestä poikkesivat kuitenkin häpeädiskurssi ja synninpäästädiskurssi, joissa kuluttajien uskottiin tekevän välillä virheitä. Diskurssien perusteella kuluttajat toimivat joskus vasten parempaa tietoaan eli he tekevät asioita, vaikka

tietävät niiden olevan väärin. Tietoisuus jonkin asian haitallisuudesta ei siis diskurssien mukaan automaattisesti tarkoita kyseisen asian välttämistä. Epäratioaalinen toiminta ilmeni keskustelujen puheenvuoroissa, joissa keskustelijat kertoivat ”silmien ummistamisesta” ja tiedoistaan välittämättä jättämisestä. Aineiston perusteella parempaa tietoaan vasten toimiessaan yksilö saattaa kuitenkin jälkikäteen hävetä omaa toimintaansa ja yrittää hyvittää tekonsa. Synninpäästädiskurssia käyttäneiden keskustelijoiden mukaan kompensatiomaksut opettavat yksilöitä toimimaan jatkossa oikein. Väärästä toiminnasta seuraava ”rangaistus”, eli kompensoinnin tapauksessa ylimääräinen maksu, voisi siis keskustelijoiden mukaan toimia virheitä tekevien yksilöiden toimintatapojen muuttamisen keinona.

Merkittävin yhteys individualistiseen näkemykseen ilmeni puheenvuoroissa, joissa yksilön uskottiin voivan saada aikaan laajoja ja nopeita yhteiskunnallisia muutoksia. Yksilöiden vastuuna pidettiin muun muassa muiden kuluttajien matkailutottumuksien muuttamista tiedon jakamisen avulla, poliittiseen päätöksentekoon vaikuttamista äänestämisen keinoin ja yritysten innostamista ympäristöystävällisempien tuotteiden kehittämiseen kuluttamisen muuttamisen kautta. Matkailumarkkinoiden uskottiin vastaavan kuluttajien toiveisiin, mikäli he vain toisivat ne tarpeeksi hyvin esille. (ks. Wynes & Nicholas 2017, 1; Eräranta & Moisander 2006, 18.) Kuluttajille osoitettuun valta-asemaan ja vastuuseen kohdistuviin epäluuloihin vastattiin keskusteluissa muistuttamalla kuluttajien olevan osa isompaa muutoksen mahdollistamaa joukkoa ja täten vastuullisia tekemään oma osuutensa kaikkien yhteisestä vastuusta (ks. Eräranta & Moisander 2006, 26).

Vastauksena tutkimuksen vastuuta käsittelevään tutkimuskysymykseen voidaan todeta, että vaikka aineiston puheenvuoroissa painotettiin jokaista koskettavan laajemman yhteiskunnallisen muutoksen tarvetta, keskustelujen taustalta oli kuitenkin havaittavissa perinteisen yksilökeskeisen näkemyksen mukainen käsitys yksilön vallasta ja vastuusta. Yksilökeskeisen kuluttajanäkemyksen lisäksi tutkimusaineistosta identifioituista diskursseista enemmistö rakentui yksilön kokemusten ja muutoskeinojen ympärille.

6.3 Tutkimuksen luotettavuus

Jälkikäteen arvioiden tutkimuksen luotettavuutta olisi voinut parantaa esimerkiksi teoreettisen viitekehyksen kohdentamisella. Tutkimuksessa käytetty teoreettinen viitekehys on varsin

laaja, joten sen kohdistaminen ja yksinkertaistaminen olisi voinut tehdä tutkimuksesta selväpiirteisemmän. Keskusteluissa vallinneet uskonnolliset piirteet havaittiin vasta aineiston litteroinnin ja läpikäymisen aikana, minkä vuoksi tutkielman teoreettiseen viitekehykseen lisättiin vielä uskonnollisuuden ja ympäristöystävällisyyden yhteyttä käsitteleviä tutkimuksia. Myös itse tutkimusaineiston keruun olisi voinut tehdä toisin. Tutkimuksessa käytetty aineisto kerättiin kahdesti IPCC:n erikoisraporttia seuranneen vuoden aikana, minkä vuoksi osa vuoden aikana julkaistuista keskusteluista oli saattanut jo ehtiä poistumaan Yle Areenasta tai Spotifysta ennen aineiston keräämistä. Aineiston keruukertoja olisi tästä syystä voinut olla enemmän, jotta kaikki mahdolliset podcast-keskustelut olisi varmasti saatu mukaan tutkimusaineistoon.

Tutkimuksen ja siitä saatujen tutkimustulosten luotettavuutta vahvistaa kuitenkin se, että aineistosta löydetty diskurssit ja yksittäiset huomiot täsmäsivät aiemmin samantyyppisestä aiheesta tehtyjen tutkimusten tutkimustuloksiin. Esimerkiksi diskurssianalyysia hyödyntäneet Minna Aution, Eva Heiskasen ja Visa Heinosen (2009) ja Stefan Gösslingin ja Paul Peetersin (2007) tutkimukset tarjosivat hyvät vertailukohtat, joihin tutkimuksen analyysin tuloksia oli mahdollista verrata. Saadut tutkimustulokset vastasivat aiempien tutkimusten tuloksia, joskin Aution, Heiskasen ja Heinosen (2009) tutkimuksessa löydettiin myös kaksi sellaista diskurssia (antisankarin diskurssi ja anarkistidiskurssi), joita tämän tutkimuksen aineistossa ei esiintynyt lainkaan.

Vertailukohtina ja suunnannäyttäjinä toimivat diskursseja käsittelevien tutkimusten lisäksi syyllisyyttä (Pihkala 2017; Kainulainen & Parente-Capková 2011), kuluttamista (Rezvani ym. 2018; Eräranta & Moisander 2006) ja uskonnollisuutta (Berry 2015; Ratinen 2011) käsittelevät tutkimukset. Vaikka tutkimukset erosivat aiheiltaan ja tutkimuskohteiltaan toisistaan, niistä jokainen oli hyödyllinen ja tarpeellinen tutkimuksen tulosten taustoituksessa ja vertailussa. Tutkimusaineiston ympäristövastuullisuutta käsittelevät keskustelut ja niistä saadut tutkimustulokset yhdistivätkin mielenkiintoisella tavalla monia keskenään varsin erilaisia tutkimuksia ja niiden tuloksia.

Vallitsevat diskurssit ja käsitykset lentämisen haitallisuudesta, luonnon suojelemisen tarpeesta ja vastuullisesta toiminnasta on tärkeä ymmärtää keskustelujen kontekstin ja niissä esiintyvien keskustelijoiden taustan kautta. Kaikki podcasteihin kutsutut vieraat olivat jollain tapaa ympäristötietoisia, osa ammattinsa vuoksi ja osa omien mielenkiintojensa tai harrastustensa

pohjalta, mikä todennäköisesti vaikutti tutkimuksesta saatuihin tuloksiin. Tutkimustulokset kuvaavat sitä, miten matkailun ympäristöhaasteisiin ja ympäristövastuulliseen toimintaan perehtyneet keskustelijat puhuivat matkailun ympäristöeettisyydestä tutkimuksen aineistona käytetyissä keskusteluissa.

6.4 Tulosten merkitys

Ajankohtaisuutensa ja uudenlaisen tutkimusasetelmansa vuoksi tutkimustulokset tarjoavat mielenkiintoista uutta tietoa ja ymmärrystä matkailun ympäristöeettisyyden ympärillä käytävästä keskustelusta. Tutkimuksessa tunnistettujen häpeädiskurssin, kyseenalaistamisdiskurssin, tarpeellisuuskurssin, synninpäästäiskurssin ja vastuunjakodiskurssin lisäksi kiinnostaviksi tutkimustuloksiksi osoittautuivat keskustelujen sisältämät riippuvuuteen ja uskonnollisuuteen liittyvät puhutavat.

Tutkimuksessa käytetyt tutkimusasetelma ja -kohde lisäävät ymmärrystä tiedon sosiaalisesta luonteesta. Diskursiivisen tiedon tarkastelu tuli tutkimuksessa näkyväksi myös aineiston keskusteluissa, joissa kyseenalaistamisdiskurssia käyttäneet keskustelijat suosittelivat kuluttajia tarkastelemaan kriittisesti matkustuskäyttäytymistään, siihen liittyviä tapoja ja kyseisten tapojen luonnollisuutta. Mikäli muissakin ympäristövastuullisuutta käsittelevissä keskusteluissa muistutetaan kyseenalaistamisdiskurssin tavoin kriittisestä tarkastelutavasta, se voi jatkossa yleistyä laajemmaksi kulutusvalintoihin liittyväksi puhetavaksi.

Tutkimuksen tavoitteena oli sekä vallitsevien diskurssien identifioiminen että keskusteluissa tapahtuvan vastuun vierittämisen analysoiminen. Aineiston keskusteluissa vallitseva yksilöiden vastuuta korostava puhetapa loi käsityksiä vastuullisesta ja ympäristöystävällisyyden huomioon ottavasta kansalaisesta. Matkustamista ja etenkin lentämistä välttävät kuluttajat konstruointiin keskusteluissa ”kunnon kansalaisiksi”, minkä vuoksi keskustelut loivat myös yleisiä mielikuvia siitä, mitä kansalaisuus ja vastuullisuus ovat. Yksilöiden vastuun korostuessa toisten ihmisten tekojen vahtimisesta ja niistä syyllistämistä saattaa tulla tulevaisuudessa nykyistä yleisempää ja normaalimpaa, mikäli niihin suhtaudutaan aineistossa esiintyvän häpeädiskurssin tavoin hyväksyvästi.

Tutkimusta voitaisiin tulevaisuudessa kehittää huomioimalla tämän tutkimuksen rajoitukset ja hyödyntämällä erilaisia aineistoja. Jatkotutkimusaiheena voisi toimia jonkin toisen maan matkailun ympäristöeettisyyttä käsittelevien julkisten keskustelujen analysoiminen. Tutkimuksen toteuttaminen esimerkiksi ruotsalaisten podcast-keskustelujen pohjalta tarjoaisi mahdollisuuden Suomessa ja Ruotsissa esiintyvien puhetaipojen mahdollisten yhtäläisyyksien ja eroavaisuuksien pohtimiseen. Ruotsalaisissa keskusteluissa esiintyviin diskursseihin saattaisivat vaikuttaa Ruotsista alkunsa saanut flygskam-ilmio ja avoin julkisuuden henkilöiden lentomatkojen tarkkailu (ks. Jaskari 2019). Mielenkiintoista olisi myös selvittää, millä tavoin vuoden 2020 alussa Suomen ja muun maailman matkailutoiminnan pysäyttänyt koronaviruspandemia vaikuttaa esimerkiksi pandemian jälkeiseen matkailuun, matkailun statukseen ja matkailusta käytävään julkiseen keskusteluun.

LÄHTEET

- Ahonen, Sanna (2006) Vihreän kuluttajan monet kasvot. Teoksessa Ilmo Massa & Sanna Ahonen (toim.) *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Helsinki: Gaudeamus, 72–86.
- ATAG (2017) Beginner's Guide to Sustainable Aviation Fuel. *Air Transport Action Group*. https://aviationbenefits.org/media/166152/beginners-guide-to-saf_web.pdf. Viitattu: 20.8.2019.
- ATAG (2018) Aviation benefits beyond borders. *Air Transport Action Group*. https://aviationbenefits.org/media/166344/abbb18_full-report_web.pdf. Viitattu: 20.8.2019.
- Autio, Minna & Heiskanen, Eva & Heinonen, Vesa (2009) Narratives of 'Green' Consumers – the Antihero, the Environmental Hero and the Anarchist. *Journal of Consumer Behaviour* 8:1, 40–53. DOI: 10.1002/cb.272.
- Baum, Tom & Lundtrop, Svend (2001) *Seasonality in tourism*. Amsterdam: Pergamon.
- Berry, Evan (2015) *Devoted to Nature: The Religious Roots of American Environmentalism*. Kalifornia: University of California Press.
- Cheong, So-Min & Miller, Marc (2000). Power and tourism: A Foucauldian observation. *Annals of Tourism Research* 27:2, 371–390. DOI: 10.1016/S0160-7383(99)00065-1.
- Cohen, Erik (1984) The sociology of tourism: Approaches, issues, and findings. *Annual Review of Sociology* 10, 373–392. DOI: 10.1146/annurev.so.10.080184.002105.
- Edelheim, Johan & Ilola, Heli (2017) Matkailututkimus, matkailija ja matkailu. Teoksessa Johan Edelheim & Heli Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press, 17–25.
- Eduskunta (2020) *Kansalaisaloite lentoverosta luovutettiin eduskunnalle*. https://www.eduskunta.fi/FI/tiedotteet/Sivut/Kansalaisaloite_lentovero_12022020.aspx. Viitattu: 26.3.2020.
- Eräranta, Kirsi & Moisander, Johanna (2006) Miten kuluttajaa hallitaan markkinoilla ympäristöpoliittisena toimijana? Teoksessa Ilmo Massa & Sanna Ahonen (toim.) *Arkielämän ympäristöpolitiikka*. Helsinki: Gaudeamus, 17–32.
- Finavia (n.d.) *Matkustajat lentoasemittain 1998–2019*. https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Matkustajat%20lentoasemittain%201998-2019-fi-fi_0.pdf. Viitattu: 1.4.2020.
- Finnair (2020) *Finnair lopettaa suosituksen päästöhyvitys- ja biopolttoainepalvelunsa nyky muodossaan*. <https://company.finnair.com/fi/media/kaikki-tiedotteet/tiedote?id=3588248>. Viitattu: 26.3.2020.
- Finnair (n.d.) *Push for Change*. <https://www.finnair.com/fi/fi/pushforchange>. Viitattu: 20.8.2019.
- García-Rosell, José-Carlos (2017) Vastuullinen matkailu. Teoksessa Johan Edelheim & Heli Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press, 229–234.

- Gössling, Stefan & Peeters, Paul (2007) 'It Does Not Harm the Environment!' An Analysis of Industry Discourses on Tourism, Air Travel and the Environment. *Journal of Sustainable Tourism* 15:4, 402–417. DOI: 10.2167/jost672.0.
- Hamilton, Malcolm (2000) Eating Ethnically: 'Spiritual' and 'Quasi-religious' Aspects of Vegetarianism. *Journal of Contemporary Religion* 15:1, 65–83. DOI: 10.1080/135379000112143.
- Heiskanen, Eva (2012) ”Ympäristömyötäiseen elämäntapaan: yksin vai yhdessä?”. *Tieteessä tapahtuu* 30:2. <https://journal.fi/tt/article/view/5023>. Viitattu: 1.9.2019.
- Heller, Agnes (1985) *The Power of Shame: A Rational Perspective*. Lontoo: Routledge & Kegan Paul.
- Helsinki (2020) Tietoa Suomesta: Kulttuurit ja uskonnot Suomessa. *InfoFinland.fi*. <https://www.infofinland.fi/fi/tietoa-suomesta/perustietoa-suomesta/kulttuurit-ja-uskonnot-suomessa>. Viitattu: 31.3.2020.
- IATA (2017) 2036 Forecast Reveals Air Passengers Will Nearly Double to 7.8 Billion. *The International Air Transport Association*. <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>. Viitattu: 20.8.2019.
- Ikävalko, Kari (2019) Suomalaisten lentämisen päästöistä näkyy vai murto-osa – lentokoneet saastuttavat jo saman verran kuin autot. *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-10595412>. Viitattu: 19.8.2019.
- IPCC (2018) Summary for Policymakers. Teoksessa Valérie Masson-Delmotte, Panmao Zhai, Otto Pörtner, Debra C. Roberts, James Skea, Priyadarshi R. Shukla, Anna Pirani, Wilfran Moufouma-Okia, Clotilde Péan, Roz Pidcock, Sarah Connors, J.B. Robin Matthews, Yang Chen, Xiao Zhou, Melissa Ines Gomis, Elisabeth Lonnoy, Tom Maycock, Melinda Tignor, and Tim Waterfield (toim.) *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. Geneva: World Meteorological Organization, 1–24. <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/> Viitattu: 27.3.2020.
- IPCC Secretariat (2013) *IPCC Factsheet: What is the IPCC?* http://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/FS_what_ipcc.pdf. Viitattu: 17.8.2019.
- Jaskari, Kai (2019) "Lentohäpeää" pidetään tärkeänä syynä Ruotsin lentomatkojen matkustajamäärien laskuun – Suomessa lentomatkojen käyrät osoittavat ylöspäin. *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-10740370>. Viitattu: 17.8.2019.
- Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero (2016) Diskursiivinen maailma: Teoreettiset lähtökohdat ja analyttiset käsitteet. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.) *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino, 25–50.
- Jokinen, Arja & Juhila, Kirsi (2016) Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.) *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino, 75–104.
- Jokinen, Arja (2016) Poliitikkojen puheet puntarissa: Kaupunginvaltuutettujen asunnottomuuspuheiden retoriikka. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.) *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino, 179–211.

- Juhila, Kirsi & Suoninen, Eero (2002) Tulkinnan vakuuttavuus. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.) *Diskurssianalyysi liikkeessä*. Tampere: Vastapaino, 234–252.
- Kainulainen, Siru & Parente-Capková, Viola (2011) Häpeän latautunut toiminta. Esipuhe. Teoksessa Siru Kainulainen & Viola Parente-Capková (toim.) *Häpeä vähän! Kriittisiä tutkimuksia häpeästä*. Turku: Utukirjat, 6–21.
- Katolinen tiedotuskeskus (n.d.A) Katolilaisena eläminen. *Katolinen kirkko Suomessa*. <https://katolinen.fi/katolilaisena-elaminen/>. Viitattu: 31.3.2020.
- Katolinen tiedotuskeskus (n.d.B) Sakramentit. *Katolinen kirkko Suomessa*. <https://katolinen.fi/sakramentit/>. Viitattu: 31.3.2020.
- Koistinen, Antti (2018) Ihmiskunnan ratkaisevat vuodet – Jättiraportti: Ilmaston lämpeneminen voidaan rajata 1,5 asteeseen, jos päästöt nollataan ennätysnopeasti. *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-10444012>. Viitattu: 17.8.2019.
- Kokkonen, Yrjö (2019) Ranska ottaa käyttöön lentoveron – enimmillään 18 euroa matkalipulta. *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-10869382>. Viitattu: 20.08.2019.
- Kotimaisten kielten keskus (2019) Kuukauden sanat 2019: Kuukauden sana heinäkuussa on lentohäpeä. *Nyt. Asiantuntijoiden kirjoituksia ajankohtaisista kielikysymyksistä*. https://www.kotus.fi/nyt/kuukauden_sana/kuukauden_sanat_2019/kuukauden_sana_heinakuussa_on_lentohapea.30745.news. Viitattu: 11.3.2020.
- Landström, Mariko (2019) Lentoalan kasvavien päästöjen vähennykset riippuvat uusiutuvien polttoaineiden kehityksestä. *Sitra*. <https://www.sitra.fi/uutiset/lentoalan-kasvavien-paastojen-vahennykset-riippuvat-uusiutuvien-polttoaineiden-kehityksesta/>. Viitattu: 24.8.2019.
- Liikenne- ja viestintäministeriö & Liikenne- ja viestintävirasto Traficom & Air Navigation Services Finland Oy & Finnair Oyj & Finavia Oyj (n.d.) *Lentoliikenne ja ilmasto*. <https://www.finavia.fi/fi/lentoliikenne-ja-ilmasto>. Viitattu: 27.3.2020.
- Maata pitkin -matkamessut (n.d.) *Maata pitkin -matkamessut*. Facebook-sivu. <https://www.facebook.com/Maata-pitkin-matkamessut-379400129315030/>. Viitattu: 19.8.2019.
- MacCannell, Dean (1976) *The tourist: A new theory of the leisure class*. New York: Schocken Books.
- Mikkonen, Minttu (2018) Lentoliikenteen raju kasvu lisää ilmastopäästöjä vaarallista tahtia – Suomessa toimivassa yhtiössä päätettiin esittää yksi pieni kysymys, ja lentopäästöt kääntyivät laskuun. *Helsingin Sanomat*. <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005666528.html>. Viitattu: 20.8.2019.
- Moisander, Johanna (2007) Motivational complexity of green consumerism. *International Journal of Consumer Studies* 31:4, 404–409. DOI: 10.1111/j.1470-6431.2007.00586.x.
- Mulligan, Mark (2020) Spotify AND Apple Lead Podcasts – It’s All Down to How You Measure It. *MIDIA*. <https://www.midiaresearch.com/blog/spotify-and-apple-lead-podcasts-its-all-down-to-how-you-measure-it/>. Viitattu: 28.3.2020.
- Niemistö, Johanna & Soimakallio, Sampo & Nissinen, Ari & Salo, Marja (2019) Lentomatkustuksen päästöt. Mistä lentoliikenteen päästöt syntyvät ja miten niitä voidaan vähentää? *Suomen ympäristökeskuksen raportteja 2/2019*. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/292417>. Viitattu: 20.8.2019.

- Nousiainen, Anu (2018) Ihmisiä ilmassa. *Helsingin Sanomat*. https://www.hs.fi/kuukausiliite/art-2000005915677.html?_ga=2.249582022.173578547.1585208160-672846487.1585208160. Viitattu: 19.8.2019.
- Pihkala, Panu (2017) *Päin helvettiä? Ympäristöahdistus ja toivo*. Helsinki: Kirjapaja.
- Pynnönen, Anu (2013) *Diskurssianalyysi: Tapa tutkia, tulkita ja olla kriittinen*. Working Paper No: 379/2013. Jyväskylä: University of Jyväskylä.
- Raamattu (1992) Suomen evankelilais-luterilaisen kirkon kirkolliskokouksen vuonna 1992 käyttöön ottama suomennos. Helsinki: Suomen Pipliaseura.
- RadioMedia (2018) *Podcastit rynnivät täydentämään radion kuuntelua*. <https://www.radiomedia.fi/uutiset/podcastit-rynnivat-taydentamaan-radion-kuuntelua>. Viitattu: 14.3.2020.
- Ratinen, Teemu (2011) Pyhä häpeä. Häpeä uskonnollisena tunteena. Teoksessa Siru Kainulainen & Viola Parente-Capková (toim.) *Häpeä vähän! Kriittisiä tutkimuksia häpeästä*. Turku: Utukirjat, 132–150.
- Remes, Liisa (2006) Diskurssianalyysin perusteet. Teoksessa Jari Metsämuuronen (toim.) *Laadullisen tutkimuksen käsikirja*. Helsinki: International Methelp, 287–374.
- Rezvani, Zeinab & Jansson, Johan & Bengtsson, Maria (2018) Consumer motivations for sustainable consumption: The interaction of gain, normative and hedonic motivations on electric vehicle adoption. *Business Strategy & the Environment* 27:8, 1272–1283. DOI: 10.1002/bse.2074.
- Riikonen, Jose (2019) Anekauppaa vai ilmastoaktivismia? Näin kompensoit lentomatiasi kasvihuonepäästöt mahdollisimman tehokkaasti. *Helsingin Sanomat*. <https://www.hs.fi/talous/art-2000005997906.html>. Viitattu: 19.8.2019.
- Rogelj, Joeri & Shindell, Drew & Jiang, Ketjun & Fifita, Solomone & Forster, Piers & Ginzburg, Veronika & Handa, Collins & Khesghi, Haroon & Kobayashi, Shigeki & Kriegler, Elmar & Mundaca, Luis & Séférian, Roland & Vilarino, Maria Virginia (2018) Mitigation Pathways Compatible with 1.5°C in the Context of Sustainable Development. Teoksessa Valérie Masson-Delmotte, Panmao Zhai, Otto Pörtner, Debra C. Roberts, James Skea, Priyadarshi R. Shukla, Anna Pirani, Wilfran Moufouma-Okia, Clotilde Péan, Roz Pidcock, Sarah Connors, J.B. Robin Matthews, Yang Chen, Xiao Zhou, Melissa Ines Gomis, Elisabeth Lonnoy, Tom Maycock, Melinda Tignor, and Tim Waterfield (toim.) *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. In Press. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/05/SR15_Chapter2_High_Res.pdf. Viitattu: 17.8.2019.
- Selänniemi, Tom (1996) *Matka ikuiseen kesään. Kulttuuriantropologinen näkökulma suomalaisten etelänmatkailuun*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Suoninen, Eero (2016) Kielenkäytön vaihtelevuuden analysoiminen. Teoksessa Arja Jokinen, Kirsi Juhila & Eero Suoninen (toim.) *Diskurssianalyysi. Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino, 51–73.
- Tervo-Kankare, Kaarina (2017) Kestävä matkailu. Teoksessa Johan Edelheim & Heli Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press, 235–240.

- Tilastokeskus (n.d.) *Käsitteet: Matkailu*. <https://www.stat.fi/meta/kas/matkailu.html#tab1>. Viitattu: 30.7.2019.
- Tuulentie, Seija (2017) Matkailun sosiologia. Teoksessa Johan Edelheim & Heli Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press, 207–211.
- Tyrväinen, Liisa (2017) Matkailun ympäristövaikutukset. Teoksessa Johan Edelheim & Heli Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press, 93–99.
- UNWTO (2018) *Tourism, Trade and the WTO: A Joint Communication from UNWTO, WTO, ITC and WTTC*. <http://www2.unwto.org/press-release/2018-10-08/tourism-trade-and-wto-joint-communication-unwto-wto-itc-and-wttc>. Viitattu: 28.3.2018.
- UNWTO (n.d.) *About: 2017 International Year of Sustainable Tourism for Development*. <http://www.tourism4development2017.org/about/>. Viitattu: 24.8.2019.
- Urry, John (1990) *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. Lontoo: SAGE Publications.
- Wickström, Laura (2012) Contemporary environmentalism as a current of spiritual post-secular practice. *Scripta Instituti Donneriani Aboensis* 24, 419–432. DOI: 10.30674/scripta.67425.
- Wynes, Seth & Nicholas, Kimberly A. (2017) The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters* 12:7, 1–9. DOI: 10.1088/1748-9326/aa7541.
- Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto (n.d.) *Aineistonhallinnan käsikirja*. <https://www.fsd.tuni.fi/aineistonhallinta/fi/>. Viitattu: 14.3.2020.
- Yle (2017) *Podcast! Näin lataat ohjelman itsellesi*. <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2017/06/22/podcast-nain-lataat-ohjelman-itsellesi>. Viitattu: 22.7.2019.
- Östman, Johanna (2009) Ilmastohuoli kasvaa – lentämistä välttävät järjestävät omat matkamessunsa: "Matkustaminen vaatii ajattelutavan muutoksen". *Yle Uutiset*. <https://yle.fi/uutiset/3-10595580>. Viitattu: 1.9.2019.