Tampereen yliopisto

Topias Kuittinen

ASENNEREAKTIOT MAATA PITKIN MATKUSTAMISTA SELITTÄVÄNÄ TEKIJÄNÄ

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Kandidaatintutkielma
Huhtikuu 2025

TIIVISTELMÄ

Topias Kuittinen: Asennereaktiot maata pitkin matkustamista selittävänä tekijänä

Kandidaatintutkielma

Tampereen yliopisto

Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma

Huhtikuu 2025

Globaali turismi on yksi maailman suurista päästölähteistä, jonka uskotaan kasvavan vahvasti vielä tulevien vuosikymmenien aikana. Suurin osa globaalin turismin päästöistä syntyy matkustamisen yhteydessä. Tämän kandidaatintutkielman tavoitteena on tarkastella asennereaktioiden roolia kestävässä matkustamisessa. Aihetta tutkitaan tarkastelemalla, millaisia asennereaktioita liittyy kestävän matkustamisen valintoihin. Asennereaktiot pohjautuvat käytännön tason pohdintaan siitä, miten maata pitkin matkustanut henkilö puhuu kestävästä matkailusta. Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä ilmiötason käsitteeksi nousee kestävä matkustaminen, jonka alakäsitteenä toimii hidas matkustaminen. Maata pitkin matkustaminen ilmentää kumpaakin käsitettä käytännön tasolla. Asennereaktioita tarkastellaan kestävän matkustamisen valintaa selittävänä tekijänä. Asennereaktiot jakautuvat affektiivisiin-, kognitiivisiin ja käytöksellisiin luokkiin.

Tutkimuksen aineisto kerättiin haastattelemalla maata pitkin matkustaneita henkilöitä. Osallistujat kerättiin julkaisemalla avoin tutkimushaastattelukutsu ”Maata pitkin matkustavat” -Facebook-ryhmään. Aineisto muodostui kuudesta puolistrukturoidusta teemahaastattelusta. Aineiston analyysissa hyödynnettiin teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä.

Tutkimuksen aineistossa korostuivat eniten kognitiiviset asennereaktiot, jonka sisällä ekologiset arvot olivat keskeisin teema. Ekologiset arvot tunnistettiin kestävää matkustamista selittävänä tekijänä. Affektiivisissa asennereaktioissa korostui se, että maata pitkin matkustaminen herätti pääosin positiivisia tunteita. Maata pitkin matkustamisesta oli paikoittain vaikeaa keksiä siihen liittyviä negatiivisia tunteita. Esitetyt negatiiviset tunteet liittyivät pääosin rautatieyhteyksistä jalkautuviin logistisiin ongelmiin, mitkä aiheuttivat esimerkiksi uupumusta ja ärsyyntymistä. Maata pitkin matkustamisen koettiin kuitenkin mahdollistavan uuden kokemisen sekä rentoutumisen. Käytöksellisissä asennereaktioissa oli huomattavissa, kuinka ekologisten arvojen vahvuus oli yhdistettävissä aikomukseen matkustaa tulevaisuudessa maata pitkin. Osalle haastateltavista kestävä matkustaminen oli itsestään selvä periaate, kun taas toisille se oli vain yksi vaihtoehto. Tämä kertoo ekologisten arvojen vahvuuden eroista. Tätä myötä haastateltavien jakaminen periaatteellisten ja kokemuksellisten hitaiden matkustajien välille todettiin toimivaksi. Jatkotutkimuksessa voitaisiin määritellä tarkemmin ekologisten arvojen ja käyttäytymisen välistä suhdetta kestävän matkustamisen kontekstissa sekä tutkia maata pitkin matkustamisen tarjoamien kokemuksien korostamisen vaikutusta sen valitsemisen subjektiiviseen houkuttelevuuteen.

Avainsanat: Kestävä matkustaminen, maata pitkin matkustaminen, hidas matkustaminen, asennereaktiot

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin Originality Check -ohjelmalla.

TEKOÄLYN KÄYTTÖ OPINNÄYTTEESSÄ

Opinnäytteessäni on käytetty tekoälysovelluksia:

☐ Ei
☒ Kyllä

Ilmoitukseni mukaan olen käyttänyt opinnäytteessäni tutkielmaprosessin aikana seuraavia tekoälysovelluksia: ChatGPT

Tekoälysovellusten nimet ja versiot: ChatGPT-4o

Käyttötarkoitus: Tekoälyä on hyödynnetty opinnäytetyönprosessin alkuvaiheessa teoreettisen viitekehyksen ideoinnissa. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, että tekoäly on määrätty tarkastelemaan kriittisesti tekemiäni valintoja. Tämän avulla olen voinut arvioida valintojeni toimivuutta sekä huomioida mahdollisia vaihtoehtoja. Tekoälyn rooli jäi tässä käyttötarkoituksessa kuitenkin hyvin pieneksi. Tämä tarkoittaa sitä, että keskustelu tekoälyn kanssa oli hyvin lyhyt. En myöskään hyödyntänyt tekoälyn antamia ehdotuksia. Tekoäly tarjosi lähinnä positiivista vahvistusta tekemilleni valinnoille.

Osiot, joissa tekoälyä on käytetty: Teoreettisen viitekehyksen ideoinnissa.

Olen tietoinen siitä, että olen täysin vastuussa koko opinnäytteeni sisällöstä, mukaan lukien osat, joissa on hyödynnetty tekoälyä, ja hyväksyn vastuun mahdollisista eettisten ohjeiden rikkomuksista.

Sisällys

1 JOHDANTO 1
2 TEOREETTINEN VIITEKEHYS 3
2.1 Kestävä matkustaminen 3
2.2 Hidas matkustaminen 5
2.3 Asennereaktiot 7
3 AINEISTO JA MENETELMÄ 11
4 KESTÄVÄ MATKUSTAMINEN KOKEMUSTEN VALOSSA 14
4.1 Kognitiiviset asennereaktiot 14
4.2 Affektiiviset asennereaktiot 17
4.3 Käytökselliset asennereaktiot 22
5 JOHTOPÄÄTÖKSET 28
6 LÄHDELUETTELO 31
LIITTEET 36

1 JOHDANTO

Matkailu on keskeinen osa nyky-yhteiskuntaa. Matkailu tuottaa kuitenkin huomattavan määrän ekologisia haittavaikutuksia. Vuonna 2019 globaali turismi tuotti 8,8 % maailman kasvihuonekaasupäästöistä (Sun, Faturay, Lenzen, Gössling & Higham 2024, 2). Covid-19 pandemia aiheutti huomattavan laskun globaalin turismin tuottamissa päästöissä, mutta tämä muutos on jäämässä nykyisen kehityspolun perusteella vain väliaikaiseksi (Sun ym. 2024, 4). Nykyisen kasvukäyrän mukaan lentoliikenteen päästöt tulevat muodostamaan vuonna 2050 jopa 25 % globaalista hiilijalanjäljestä (Graver, Zhang & Rutherford 2019, 1). Yksi matkailun keskeisimmistä päästölähteistä on matkustaminen, mikä näkyy siinä, että noin 40 % turismin päästöistä tulee lentoliikenteestä (Gössling & Peeters 2015, 642). Täten on yhteiskunnallisesti tärkeää tutkia keinoja vähentää matkustamisen päästöjä, minkä takia päädyin tutkimaan maata pitkin matkustamista.

Maata pitkin matkustaminen on ekologisesti kestävää matkustamista käytännön tasolla. Maata pitkin matkustaminen tarkoittaa nimensä mukaisesti maan päällä matkustamista. Käsite pitää sisällään myös laivamatkat, jolloin se käsittää kaikki liikkumisen muodot poissulkien lentämisen. Maata pitkin matkustamisen historia on vahvasti sidoksissa Interrail – järjestelmään, joka sai alkunsa vuonna 1972 (Manka 2022, 215–216). Monet suomalaiset aikuiset ovat saaneet ensikosketuksensa maata pitkin matkustamiseen Interrail–matkan myötä.

Maata pitkin matkustaminen on saanut viime vuosina uutta nostetta. Aiheen uusi nousu julkiseen keskusteluun juontaa juurensa lentämisen vähentämisen liikkeeseen, joka sai alkunsa Ruotsissa (Ullström, Stripple & Nicholas 2023, 690). Ullström ym. (2023) kertovat liikkeen saaneen alkunsa vuonna 2016, jolloin ruotsalaiset julkisuuden henkilöt julistivat vähentävänsä lentämistä tai luopuvan siitä kokonaan. Vuoden 2017 aikana ilmiö oli siirtynyt sosiaaliseen mediaan aihetunnisteella “JagStannarPåMarken” (Ullström ym. 2023, 690) (#MinäPysynMaassa). Täten maata pitkin matkustaminen on viime vuosina saanut poliittisen ulottuvuuden, jossa kritisoidaan nykyistä kulutuskulttuuria ja korostetaan ekologisten arvojen merkitystä. Aiemmin maata pitkin matkustaminen Interrail–lipulla tunnettiin halpana ja

kätevänä tapana tutustua uusiin paikkoihin (Manka 2022, 216, 222). Tässä on tapahtunut selkeä murros.

Päädyin tutkimaan asenteen roolia maata pitkin matkustamisessa, koska halusin ymmärtää, miksi ihmiset toimivat vastoin valtakulttuuria, jossa arvostetaan kätevyyttä ja nopeutta. Tässä tutkielmassa käsittelen asennetta tutkimuksen osallistujien asennereaktioiden kautta, jotka voidaan jakaa affektiivisiin-, kognitiivisiin- sekä käytöksellisiin reaktioihin (Breckler 1984, 1191–1192; Bohner & Wanke 2002, 5). Erityisen mielekästä on tutkia, korostuvatko osallistujien vastauksissa esimerkiksi ekologiset arvot (kognitio) vai matkustamisen kokemuksellisuus (affektio) ja miten se vaikuttaa käytännössä (käytös).

Tutkimuksen teoreettisen viitekehyksen avulla voidaan päätellä, *millaisia asennereaktioita liittyy kestävän matkustamisen valintoihin*. Kyseiset asennereaktiot havainnollistavat maata pitkin matkustamiseen liittyviä tekijöitä monipuolisemmin, mutta toisaalta myös konkreettisemmin kuin ilmiön tarkasteleminen asenteen yleisellä tasolla. Asennereaktioiden kautta voidaan tarkastella, mitkä tekijät painottuvat kestävän matkustamisen valinnoissa. Tällä on mahdollisia käytännön implikaatioita kestävän matkustamisen edistämisessä. Asennereaktioita lähestytään empirian tasolla tarkastelemalla, *miten maata pitkin matkustanut henkilö puhuu kestävästä matkailusta*.

Kandidaatintutkielmani rakenne etenee seuraavalla tavalla: Luvussa 2 käsittelen tutkimukseni keskeisimpiä käsitteitä sekä relevanttia aikaisempaa tutkimuskirjallisuutta. Luvussa 3 kuvailen sekä perustelen aineistonkeruu- ja sisällönanalyysimenetelmän valintojani. Tämän jälkeen esittelen luvussa 4 asennereaktioiden mukaisesti luokitellun aineiston tulokset. Lopulta viidennessä luvussa esitän tutkimuksen tuloksien perusteella tekemiäni johtopäätöksiä sekä käsittelen mahdollisia jatkotutkimuksen tarkastelun kohteita.

2 TEOREETTINEN VIITEKEHYS

2.1 Kestävä matkustaminen

Kestävä matkustaminen on käsitteenä jokseenkin monimutkainen, koska sillä on useita lähikäsitteitä. Kestävällä matkustamisella (*sustainable travel*) viitataan tässä tekstissä ekologisesti kestävään matkustamiseen. Kestävyys on yksi matkailututkimuksen keskeisimmistä tutkimusteemoista ja kestävyysnäkökulma näkyy laaja-alaisesti toimialan viestinnässä (Saarinen 2024, 76–77). Tämän tutkimuskirjallisuuden puitteissa kestävän matkustamisen voidaan väittää olevan kestävän matkailun (*sustainable tourism*) alakäsite, sillä kestävä matkailu käsittelee turismia kokonaisuutena, jonka sisällä kestävä matkustaminen on vain yksi osa-alue. Työ- ja elinkeinoministeriön määritelmä kestävästä matkailusta kuvastaa käsitteen kokonaisvaltaisempaa luonnetta: "Kestävä matkailu tarkoittaa matkailua, joka ottaa täysimittaisesti huomioon tämänhetkiset ja tulevat taloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja ympäristölliset vaikutuksensa sekä huomioi matkailijoiden, matkailuyritysten, ympäristön ja paikallisyhteisöjen tarpeet." (TEM 2022, 24).

Kestävää matkailua on tutkittu kestävän liikkumisen (*sustainable mobility*) näkökulmasta. Hoeyer (2000) peräänkuulutti jo 25 vuotta sitten keskittymistä liikkumisen ympäristövaikutuksiin matkailun kestävyyden käsittelyssä. Hopkins (2020) on kuitenkin korostanut sitä, kuinka matkailun kestävyyden tarkastelussa keskitytään edelleen paljolti paikallaan pysyvään toimintaan liikkumisen sijaan. Kestävää liikkumista tutkitaankin usein kaupunkien kontekstissa (Jarašūnienė, Išoraitė & Samašonok 2022). Kestävän liikkumisen tutkimus tarkastelee ilmiötä usein systeemitasolla, kun taas kestävän matkustamisen tutkimuksessa ilmiötä lähestytään paljon yksilötasolla. Kestävä liikkuminen käsittelee liikkumista kokonaisuutena, jolloin se keskittyy liikkumisen järjestelmiin. Tämä näkyy turismin kontekstissa siten, että tutkimuksissa painotetaan liikkumisen muotojen tarkastelemista yleisellä tasolla yksilön näkökulman sijaan (Hoeyer 2000). Täten tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan, miten systeemitason tekijät vaikuttavat ihmisten liikkumiseen sekä sitä, miten ihmisiä yhdistävät tekijät vaikuttavat liikkumisen järjestelmiin. Turismin kontekstissa tämä näkyy esimerkiksi siinä, kuinka tutkimuksissa tarkastellaan sitä,

miten alitajuntaiset ajatukset johtavat kestämättömään liikkumiseen (Khoo-Lattimore & Prideaux 2013) tai millaisia psykologisia ja käytöksellisiä tekijöitä on havaittavissa, jotka edistävät tai estävät kestävän liikkumisen valintaa (Higham, Cohen, Peeters & Gössling 2013).

Tässä tutkielmassa tarkastelen (ekologisesti) kestävää matkustamista, joka ilmenee käytännön tasolla maata pitkin matkustamisena. Maata pitkin matkustamisen keskeinen ajatus on lentoliikenteen korvaaminen muilla liikkumisen muodoilla. Maata pitkin matkustamisessa painottuvat erityisesti juna- ja bussiliikenne, mutta se sisältää myös laivaliikenteen ja muut liikkumisen muodot, lentämistä lukuun ottamatta. Suomessa maata pitkin matkustaminen sisältää usein laivaliikenteen elementin, koska Suomesta ei ole suoria maanpäällisiä yhteyksiä Manner-Eurooppaan, mikä johtaa siihen, että monet matkat alkavat lautalla Itämeren yli (Piispa 2023, 88).

Maata pitkin matkustaminen on rinnastettavissa pintamatkustamiseen, joka on nimensä puolesta mahdollisesti ilmiötä paremmin havainnollistava termi. Pintamatkustaminen tarkoittaa nimensä mukaisesti maapallon pinnalla matkustamista, joten se sisältää kaikki liikkumisen muodot poissulkien lentämisen. Kummatkin termit tarkoittavat käytännön tasolla samaa asiaa. Koska juuri ”maata pitkin matkustamisen” -käsitettä on käsitelty suomenkielisessä tutkimuskirjallisuudessa kestävän matkustamisen kontekstissa suhteellisen vähän, kyseiset termit eivät ole vakiintuneet tutkimuskirjallisuudessa. Käytän tässä tutkielmassa maata pitkin matkustamisen käsitettä pintamatkustamisen sijaan, koska sitä käytetään myös kartoittamassani tutkimuskirjallisuudessa (Piispa 2023, 81).

Suomessa ilmiötä on käsitellyt Piispa (2023), joka tutki maata pitkin matkustamista kestävän matkustamisen jokapäiväisenä utopiana. Kestävää matkustamista on tutkittu pääosin lentoliikenteen kautta. Gössling, Humpe ja Bausch (2020) tutkivat lentohäpeän vaikutusta sosiaalisiin normeihin, minkä he yhdistivät lentoliikenteen käyttämiseen. Hares, Dickinson ja Wilkes (2010, 469–471) huomasivat tutkimuksessaan osallistujien olevan vahvasti sitoutuneita lentoliikenteeseen, minkä vuoksi he hylkäsivät vaihtoehtoisten liikkumisen muotojen hyödyntämisen. Asenteen ja toteutuneen käytöksen ristiriita on yksi keskeisimmistä tutkimusteemoista kestävään matkustamiseen liittyen, ja esimerkiksi Hibbert, Dickinson, Gössling ja Curtin (2013) ovat tutkineet sitä. Kestävää matkustamista on toisaalta alettu

tutkimaan enemmän myös liikematkojen yhteydessä kuten Mullerin (2024) tutkimuksessa. Oswald ja Ernst (2021) tutkivat lentoliikenteen valitsemista ajavia tekijöitä, mikä on melko yleinen teema aiemmassa tutkimuksessa. Tämä vaikutti valintaani keskittyä tässä tutkielmassa juuri kestävän matkustamisen valitsemisen syihin.

2.2 Hidas matkustaminen

Hidas matkustaminen on käytännössä vähähiilistä matkailukäyttäytymistä, koska se edellyttää nopeista liikkumisen muodoista, kuten lentoliikenteestä luopumista. Tämän nähdään johtavan pitkäkestoisempiin matkoihin, mutta toisaalta erillisten matkojen määrä vähenee, mikä voi omalta osaltaan muovata matkustamisen ekologisia vaikutuksia. Hidas matkustaminen mahdollistaa rikastetun matkakokemuksen, jossa itse matkustamisen rooli korostuu omana kokemuksenaan. (Klarin, Park, Xiao & Kim 2023, 1) Hitaan matkustamisen korostunut kokemuksellisuus perustuu ajatukseen siitä, että "asioiden tekeminen hitaalla tavalla tuottaa enemmän merkitystä, ymmärrystä ja mielihyvää mihin tahansa aktiviteettiin" (Dickinson & Lumsdon 2010, 2). Myös Conway ja Timms (2012, 71) korostavat kokemuksellisuuden merkitystä hitaassa matkustamisessa. Kokemuksellisuuden voidaan nähdä korostuvan erityisesti pidemmillä matkoilla. Kosykh, Roh ja Hart (2023) tutkivat itseilmaisun rakentumista Trans-Siperian junamatkalla. Yksi näkökulma hitaan matkustamisen tarjoamiin kokemuksiin ovat keskustelut muiden matkustajien kanssa, jota Schroeder, Lyons ja Epley (2022) sekä van Melik ja van de Schraaf (2020) käsittelivät tutkimuksissaan. Hitaaseen matkustamiseen liittyy myös negatiivisia tuntemuksia. Rezapour & Ferraro (2022) huomasivat reaaliaikaisen tiedon puutteen vaikuttavan negatiivisesti junamatkustajien tyytyväisyyteen.

Matkustamisen hitaamman tahdin voidaan nähdä mahdollistavan merkityksellisemmän yhteyden rakentumisen paikan kanssa (Klarin ym. 2023, 1). Paikkaan yhteyden rakentuminen on kuitenkin sidonnainen siellä vietettyyn aikaan. Hidas matkustaminen tarjoaa esimerkiksi mahdollisuuden tutustua matkan aikana uusiin paikkoihin, jotka jäisivät lentoliikenteessä kokematta. Sales Oliveira (2020, 248–249) esittää, että "yhteys paikallisiin yhteisöihin on enemmän ajatus kuin todellisuus", mikä kertoo siitä, kuinka kyseinen yhteys jää usein melko pinnalliseksi. Tämä on kuitenkin hyvin tapauskohtaista, sillä pidemmät pysähdykset matkan

aikana voivat mahdollistaa yhteyden muodostumisen sekä fyysiseen paikkaan että paikallisiin yhteisöihin.

Hidasta matkustamista on tutkittu paljon yhdessä hitaan turismin kanssa (Klarin ym. 2023, 1). Conway ja Timms (2012) kuitenkin pitävät hidasta matkustamista ja hidasta turismia erillisinä kategorioina. Hidas turismi pystytään ymmärtämään enemmän systeemi -tason käsiteenä, kun taas hidas matkustaminen käsittelee pelkästään matkustamista eikä matkailua kokonaisuutena. Keskityn täten hitaaseen matkustamiseen, koska tässä tutkielmassa tarkastelen juuri matkustuskäyttäytymistä enkä niinkään turismia systeemitasolla.

Dickinson, Lumsdon ja Robbins (2011) tutkivat hitaan matkustamisen erilaisia tulkintoja. He huomasivat, että matkailijat jakautuvat periaatteellisten hitaiden matkustajien (*hard slow travellers*) ja kokemuksellisten hitaiden matkustajien (*soft slow travellers*) välille. Periaatteellisten hitaiden matkustajien motivaatio perustuu matkustamisen ympäristövaikutuksiin, joiden huomioiminen on keskeinen osa heidän elämäntyyliään. Kokemuksellisten hitaiden matkustajien motivaatio perustuu matkustamistavan tarjoamiin kokemuksiin. He ovat myös avoimia lentämiselle lomaillessa, vaikka he ovat tietoisia matkustamisen ympäristövaikutuksista. (Dickinson ym. 2011, 295)

Molz (2018, 29) esittää, että “meidän ei pidä romantisoida hitautta, mutta sen sijaan politisoida sitä”, jotta hidas matkustaminen voisi tehdä vaikutuksen (teoksessa Piispa 2023, 85). Tämä kertoo siitä, että meidän ei pitäisi keskittyä hitaan matkustamisen kokemuksellisuuteen siitä puhuttaessa. Sen sijaan hitaasta matkustamisesta pitäisi tehdä poliittinen teko, jonka kautta voidaan demonstroida, että lentoliikenteellä on ekologisesti kestävämpiä vaihtoehtoja. Piispa (2023, 91–92) totesi tutkimuksessaan, että tutkimuksen osallistujat politisoivat hitaan matkustamisen valintaa. Toisaalta he nostivat esiin myös hitaan matkustamisen tarjoamia kokemuksia ja niiden luomia mahdollisuuksia (Piispa 2023, 88). Täten Piispan (2023) tutkimuksessa osallistujat valitsivat hitaan matkustamisen poliittisista syistä, mutta hitaan matkustamisen kokemuksen koettiin tarjoavan henkilökohtaista lisähyötyä. Täten voidaan pohtia, että tuottaisiko hitaan matkustamisen tarjoamista kokemuksista puhuminen lisähyötyä sen yleistämiseen sekä vaikuttavuuden kehittämiseen.

Tässä tutkielmassa puhun kestävästä matkustamisesta, kun tarkastelen ilmiötä käsitteellisellä tasolla. Maata pitkin matkustaminen kuvastaa kestävää matkustamista käytännön tasolla, joten kyseinen käsite ilmenee konkreettisesta toiminnasta puhuttaessa. Hitaan matkustamisen käsite korostaa matkustamisen kokemuksellisuutta, mutta käytän sitä myös silloin kun viitatuissa teoksissa on puhuttu hitaasta matkustamisesta, vaikka samassa asiayhteydessä voitaisiinkin puhua kestävästä matkustamisesta. Kestävä matkustaminen on siis käsitehierarkiassa korkeimmalla ja sen alakäsitteenä toimii hidas matkustaminen. Maata pitkin matkustaminen kuvastaa kumpaakin käsitettä toiminnan tasolla.

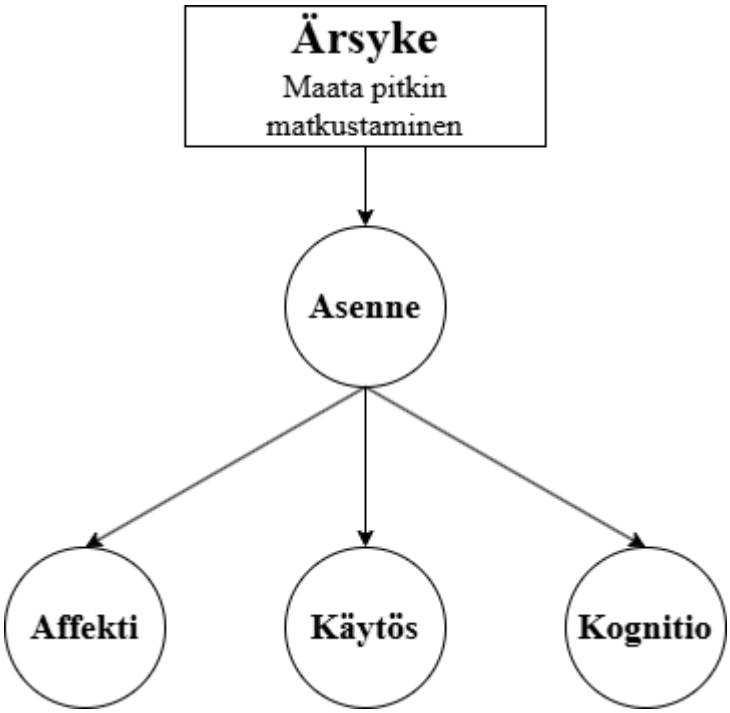
2.3 Asennereaktiot

Asenne on psykologinen käsite, jota ei voida havaita fyysisenä ilmentymänä. Asenne voidaan määritellä psykologisena taipumuksena tehdä subjektiivinen arvio tietystä kohteesta, mikä ilmenee positiivisena tai negatiivisena tuntemuksena (Eagly & Chaiken 1993, 1; Petty ja Cacioppo 1981, 7). Asenteet voivat erota niiden suuntauksessa positiivisen ja negatiivisen arvion välillä, mikä tarkoittaa sitä, että kyseinen arvio sijoittuu liukuvalle skaalalle. Toisaalta asenteet eroavat myös niiden vahvuuksien perusteella. (Maio, Haddock & Verplanken 2019, 3–4.)

Koska asenteet ovat ihmisten mielessä, niitä voidaan päätellä ainoastaan ihmisten reaktioista (Fazio & Olsen 2003). Näitä reaktiota kutsutaan asennereaktioiksi. Asennereaktioita voidaan luokitella affektiivisiin, käytöksellisiin ja kognitiivisiin reaktioihin (Breckler 1984, 1191–1192; Bohner & Wanke 2002, 5).

Kuvio 1 havainnollistaa asennetta tutkielmani kontekstissa. Asenteen aktivoituminen vaatii jonkin ärsykkeen eli asenneobjektin. Tässä tutkimuksessa asenneobjektina toimii maata pitkin matkustaminen. Asenneobjektiin liittyy asenne, joka ilmenee affektiivisina, käytöksellisinä ja kognitiivisina asennereaktioina. Affektiiviset asennereaktiot voivat ilmentyä sympaattisen hermoston reaktioina sekä tunteiden verbaalisena ilmaisuna. Käytöksellisiä asennereaktioita ovat avoin toiminta, käytöksen aikomukset sekä suulliset lausunnot käytöksestä. Uskomukset, tiedon rakenteet, aistilliset reaktiot ja ajatukset ovat kognitiivisia asennereaktioita. (Breckler 1984, 1191) Tässä tutkielmassa keskityn juuri verbaalisiin ilmauksiin affektiivisista-,

käytöksellisistä ja kognitiivisista asennereaktioista, koska niiden kartoittaminen on valitsemani tutkimusasetelman kontekstissa toimiva vaihtoehto.



Kuvio 1. Maata pitkin matkustamiseen liittyvä asenne (mukaillen Breckler 1984, 1192).

Asennereaktioiden välisiä eroja on pohdittu myös kriittisesti. Bohner ja Wanke (2002, 5) esittävät, että asennereaktioita ei välttämättä voida erotella toisistaan esitetyn kolmijakoisen luokittelun mukaisesti. Voimme huomata, että jotkut asenteet saattavat perustua enemmän affektiivisiin asennereaktioihin, kun taas toiset perustuvat enemmän kognitiivisiin asennereaktioihin (Bohner & Wanke 2002, 55–56). Toisaalta Breckler (1984, 1203) vahvisti kolmijakoisen luokittelun empiirisen luotettavuuden tutkimuksessaan. Tätä tukee myös se, että asenteen eri luokkien välillä on eroja siinä, minkä prosessien kautta ne on opittu. Tämä perustuu siihen, että jokainen asennereaktio ei ole välttämättä rakentunut kognitiivisten prosessien kautta. Esimerkiksi käytökselliset asennereaktiot saattavat perustua aikaisemmin saatuun positiiviseen vahvistukseen johonkin asenneobjektin herättämään reaktioon. (Breckler 1984, 1192–1193)

Vaikka asennereaktioiden eroja voidaan tarkastella kriittisesti, voidaan niiden välille asettaa yleisluontoisia eroja. Kognitiivisten asennereaktioiden voidaan esittää kertovan siitä mitä ja miten me ajattelemme. Affektiiviset asennereaktiot kertovat siitä mitä tunteita jokin asenneobjekti herättää, kun taas käytökselliset asennereaktiot osoittavat, miten meidän asenteemme vaikuttavat käytännön tasolla toimintaamme. Asennereaktioiden välillä voi kuitenkin olla huomattavasti päällekäisyyksiä, mikä näkyy myös omassa tutkimuksessani. Asennereaktioiden luokittelu ei ole täydellinen, mutta kyseinen jaottelu auttaa meitä kuitenkin havainnollistamaan asenteita paremmin. Sen avulla voimme tarkastella asenteen sisäisten komponenttien välistä painotusta. Täten voimme ymmärtää, mikä asennereaktio korostuu kestävän matkustamisen valinnassa, mitä voidaan hyödyntää kestävän matkustamisen edistämisessä.

Valitsemaani asenteen kolmijakoista mallia ei ole juurikaan hyödynnetty kokonaisuudessaan kestävään matkustamiseen liittyvässä tutkimuksessa. Esimerkiksi Prillwitz ja Barr (2011) tutkivat asenteen vaikutusta matkustamiseen. Kyseisessä tutkimuksessa asennetta lähestytään siis yleiseltä tasolta eikä niinkään eri asennereaktioiden kautta. Tutkimuskirjallisuudessa esiintyy kuitenkin lähteitä, joissa on hyödynnetty asennereaktiota, joskin niissä tarkastellaan useimmiten vain yhtä tai kahta asennereaktiota. Kestävän matkustamisen kontekstissa tämä ilmenee usein kognitiivisen ja käytöksellisen asennereaktion välisen vaikutuksen tutkimuksena. Buchs (2017) tutki arvojen ja vapaaehtoisen lentämisen vähentämisen välistä yhteyttä. Tutkimuksen tulosten mukaan arvoilla on vaikutusta vapaaehtoiseen lentämisen vähentämiseen. Yksi yleisimmistä tutkimusaiheista on asenteen ja toteutuneen käytöksen ristiriita (Hibbert ym. 2013). Higham, Reis ja Cohen (2016) toteavat ihmisten kulutuskäyttäytymisen jakautuvan kodin ja lomailun välille. Tämä jako ilmenee usein siten, että ihmiset toimivat kotiympäristössään ympäristöystävällisemmin, kun taas lomalla tärkeimpiä tekijöitä ovat raha ja kätevyys (Higham ym. 2016, 347).

Wormbs ja Söderberg (2021) tutkivat artikkelissaan ihmisiä, jotka olivat lopettaneet lentämisen ja analysoivat heidän ajatusrakenteitaan. He totesivat tiedon ilmastonmuutoksen vaaran akuuttiudesta sekä päästöjen skaalasta olevan tärkein muutosta ajava tekijä. Pelon tunteen huomattiin kuitenkin olevan toinen vaikuttava tekijä. (Wormbs & Söderberg 2021, 320–321) Tieto ilmastonmuutoksen skaalasta voidaan loogisesti yhdistää pelkoon, sillä lisääntynyt tieto ilmastonmuutoksen uhkasta voi lisätä pelkoa. Tämä demonstroi sitä, kuinka asennereaktiot

eivät ole täysin erillisiä, vaan ne toimivat myös vuorovaikutuksessa. Kyseisessä tutkimuksessa tarkasteltiin siis kaikkia asennereaktioita, vaikka käytöksellisiä asennereaktioita ei mitattu samalla tavalla kuin kognitiivisia- ja affektiivisia asennereaktioita. Piispa (2023) käsittelee artikkelissaan käytännössä kaikkia asenteen komponentteja eli affektiivisia, käytöksellisiä sekä kognitiivisia asennereaktioita maata pitkin matkustamisen kontekstissa. Kaikkien asennereaktioiden vähäistä käyttöä aiemmassa tutkimuksessa voi selittää se, että useampien muuttujien huomioiminen tekee johtopäätösten tekemisestä haastavampaa, sillä tuloksia on vaikeaa yhdistää tiettyyn asennereaktioon. Asennereaktioita on siis hyödynnetty aikaisempienkin tutkimusten teoreettisissa viitekehyksissä, mutta useimmiten kyseisissä tutkimuksissa on keskitytty yhteen tai kahteen asennereaktioon sekä niiden väliseen suhteeseen.

3 AINEISTO JA MENETELMÄ

Tutkimusta varten haastattelin maata pitkin matkustaneita henkilöitä. Osallistujat kerättiin lähettämällä “Maata pitkin matkustavat” -ryhmään avoin kutsu tutkimushaastatteluun (Liite 1). Päätin hyödyntää kyseistä ryhmää, koska sen kautta pystyin tavoittamaan tehokkaasti useita maata pitkin matkustaneita henkilöitä. Ryhmän kuvauksessa ja säännöissä nostetaan keskeisesti esiin ympäristönäkökulma, joten on loogisesti mahdollista olettaa, että ryhmän jäsenillä olisi jonkinlainen ymmärrys matkailun ekologisista vaikutuksista. Tämä mahdollistaisi sen, että osallistujat käsittelisivät matkustamista kestävyyden kontekstissa myös ilman suoraa ohjeistusta, mikä vähentäisi tutkijan toimien tutkimustuloksia vääristävää vaikutusta.

Ennen haastattelukutsun jakamista ryhmän ylläpitäjiltä pyydettiin lupaa valitun alustan hyödyntämiseen. Kutsussa kerrottiin, että tutkimuksen tarkoituksena on tarkastella kestävää matkustamista. Osallistujien piti olla matkustanut Suomen ulkopuolelle maata pitkin viimeisen kolmen vuoden aikana. Ajallisella rajauksella yritettiin varmistaa, että osallistujien kokemukset olisivat suhteellisen tuoreessa muistissa ja he osaisivat avata henkilökohtaisia kokemuksiaan yksityiskohtaisemmin. Matkakohteen rajaus perustui siihen, että matkustaminen Suomen ulkopuolelle vaatii enemmän aikaa, suunnittelua sekä rahallisia resursseja. Keskeisin perustelu Suomen ulkopuolella matkustamisen vaatimisena oli kuitenkin se, että ulkomaille matkustaessa lentoliikenne on pääosin helpoin, nopein ja monesti halvin vaihtoehto, mikä kertoo siitä, että maata pitkin matkustaminen on ollut tietoinen valinta, jota ei ole määrittänyt esimerkiksi kätevyys.

“Maata pitkin matkustavat” -Facebook-ryhmässä on 52 627 jäsentä tutkielman kirjoittamisen hetkellä. Tämä johti siihen, että osallistujia jouduttiin karsimaan. Tämä toteutettiin valitsemalla ensimmäisenä haastattelukutsuun vastanneet henkilöt mukaan tutkimukseen. Tämän voitaisiin nähdä vääristävän tutkimuksen tuloksia, koska tällöin juuri innokkaimpien henkilöiden näkemykset saattavat korostua, sillä he ovat todennäköisimmin ensimmäisten yhteydenottajien joukossa tutkimukseen osallistumisesta. Koska tutkimukseni tehtävänä on ymmärtää osallistujien subjektiivisia kokemuksia kestävästä matkustamisesta, tällä ei ole merkityksellistä

vaikutusta. Tutkimuksen rajallisten resurssien takia haastattelujen määrä olisi joka tapauksessa liian pieni kuvaamaan ilmiötä edustavasti, joten osallistujien valintamenetelmä ei vaikuta tutkimuksen tulosten validiteettiin ilmiön kuvailemisessa.

Haastattelut toteutettiin yksilöhaastatteluina, koska tutkimuksen tarkoituksena oli tarkastella osallistujien henkilökohtaisia kokemuksia ja asennereaktioita. Yksilöhaastattelun kautta pystyin pureutumaan tutkimuksen aiheeseen syvällisemmin ja haastattelu pysyi keskittyneenä tutkimuksen aiheeseen. Tutkimushaastatteluja pidettiin yhteensä 6 kappaletta. Haastateltavista 4 olivat naisia ja 2 miehiä. Haastattelut olivat puolistrukturoituja teemahaastatteluja. Teemahaastattelussa on etukäteen valitut teemat, joiden mukaisesti haastattelussa edetään (Tuomi & Sarajärvi 2018, 87). Valitut teemat perustuvat tutkimuksen viitekehykseen (Tuomi & Sarajärvi 2018, 88). Teemani perustuivat Brecklerin (1984, 1191–1192) asenteen komponenttien luokitteluun eli affektiivisiin, käytöksellisiin sekä kognitiivisiin asennereaktioihin.

Haastattelut aloitettiin keräämällä suostumus tutkimukseen osallistumisesta suullisesti. Suostumus perustui ennalta annettuun suostumus- ja tietosuojalomakkeeseen, jotka jaettiin haastateltaville sähköpostitse haastatteluaikojen sopimisen yhteydessä. Tämän jälkeen aloitin itse haastattelut. Haastatteluissa seurattiin ennalta määriteltyä haastattelurunkoa (liite 2). Haastattelun alussa kysyin kaksi taustoittavaa kysymystä, minkä jälkeen jokaisesta teemasta (kognitiiviset, affektiiviset ja käytökselliset asennereaktiot) kysyttiin viisi kysymystä. Haastattelujen aikana kysyin tarpeen mukaan osallistujan vastauksia tarkentavia kysymyksiä, mutta pääosin pidättäydyin pelkästään haastattelurungossa. Päämääräisesti mukailin haastattelurunkoa, mutta jos osallistuja oli aikaisemmin haastattelussa vastannut selkeästi kysymykseen, ohitin kyseisen kysymyksen. Lähtökohtaisesti seurasin kuitenkin haastattelurunkoa ja kysyin kysymyksiä, vaikka niitä olisi sivuttu merkittävästi aiemmin haastattelussa. Tästä syntyi huomattava määrä toistoa, mutta tämän tarkoituksena oli rikastuttaa haastateltavien aikaisempia vastauksia aiheen uudelleenkäsittelemisen kautta.

Haastattelut toteutettiin internet-yhteydellä Teams-sovelluksessa. Haastattelut tallennettiin ja litteroitiin alkuperäisesti Teams–sovelluksen kautta automaattisesti, minkä jälkeen litteroinnin laatu varmistettiin manuaalisesti. Laadun varmistamisen yhteydessä aineisto anonymisoitiin ja

koodattiin. Laatua varmistaessa litteraatista poistettiin merkityksetöntä sanojen toistoa ja paikoittain lisättiin painotusta, joka oli ilmaistu haastatteluissa joko suullisesti tai non-verbaalisin elein. Haastattelujen kesto oli 15–43 minuuttia. Haastattelujen keston keskiarvo oli noin 30 minuuttia. Litteroitua tekstiä kerääntyi 55 sivua.

Tutkimuksessa hyödynnetään teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä, jossa teoria avustaa aineiston analyysissä, mutta analyysi ei kuitenkaan perustu suoraan teoriaan. Teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä ei testata aikaisempaa teoriaa, mutta sen sijaan luodaan uusia näkemyksiä oman aineiston perusteella aiemman teorian informoimana. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109) Sisällönanalyysi eteni käytännössä siten, että anonymisoitu litteraatti ladattiin ATLAS.ti-työpöytäsovellukseen, jossa aineistosta maalattiin relevantteja kohtia. Tässä vaiheessa aineistoa luokiteltiin alustavasti asennereaktioiden jaottelun mukaisesti. Seuraavaksi maalatuista kohdista muodostettiin pelkistettyjä ilmauksia paperille. Pelkistetyistä ilmauksista muodostettiin ryhmittelyn kautta alaluokkia, jotka käsitteellistettiin. Analyysin alaluokat on siis muodostettu aineistolähtöisesti, mutta pääluokat sen sijaan perustuvat aikaisempaan teoriaan, mikä on tyypillistä teoriaohjaavassa sisällönanalyysissä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 109–110). Analyysin pääluokkina toimivat kognitiiviset, affektiiviset ja käytökselliset asennereaktiot.

4 KESTÄVÄ MATKUSTAMINEN KOKEMUSTEN VALOSSA

4.1 Kognitiiviset asennereaktiot

Aineiston kognitiivisista asennereaktioista muodostui kuusi teemaa. *Ekologiset arvot* nousivat keskeisimmäksi teemaksi. *Matkustamisen ekologiset vaikutukset* ja *rooli yhteiskunnassa* esiintyivät vahvasti haastatteluissa. Tähän liittyen käsiteltiin *matkustamisen tarjoamia hyötyjä*. Aineistossa käsiteltiin myös *lasten roolia ekologisten arvojen ilmaisemisessa*, mikä ei kuitenkaan näkynyt kaikissa haastatteluissa, toisin kuin neljä ensimmäistä teemaa. Viimeisenä teemana ilmeni *ajatukset julkisesta infrastruktuurista*.

Ekologiset arvot nousivat haastatteluissa yleisimmäksi teemaksi. Ekologiset arvot esitettiin kaikissa haastatteluissa keskeisimmäksi perusteluksi maata pitkin matkustamisen valinnalle. Tätä löydöstä voitaisiin tarkastella kriittisesti yrityksenä miellyttää tutkijaa. Tämä on kuitenkin epätodennäköistä. Maata pitkin matkustamiseen liittyy huomattavasti enemmän vaivannäköä sekä taloudellisia kuluja, mikä viittaisi siihen, että toiminnan taustalla täytyy olla jokin ohjaava periaate. Tässä tapauksessa ohjaavana periaatteena toimii ekologiset arvot. Ekologiset arvot tarkoittavat tässä yhteydessä käytännössä arvostusta ympäristöä kohtaan, mikä näkyy huolena ilmastonmuutoksesta. Täten ilmastosta huolestunut henkilö haluaa leikata henkilökohtaista hiilijalanjälkeään, mikä johtaa kestävän matkustamisen valitsemiseen. Ekologisten arvojen voimakkuudessa esiintyi kuitenkin eroavaisuuksia. Ekologisten arvojen keskeisestä roolista kertoo se, että niiden vaikutus on havaittavissa myös muissa kognitiivisten sekä affektiivisten ja käytöksellisten asennereaktioiden teemoissa.

> *"No kyllä siinä niin kun aina on, että jos juna menee välillä 300 km... Että eihän se nyt niinku vaikuttamatta ympäristöön sitä tee. Lentokoneen, käsittääkseni niinku lentokoneen kulutus on paljon suurempaa sitten vielä."* H2

Matkustamisen ekologisuuden kriittinen tarkastelu esiintyi yhtenä teemana haastatteluissa. Tutkimuksen osallistujat tunnistivat sen, kuinka maata pitkin matkustaminen tuottaa myös kasvihuonekaasupäästöjä. Maata pitkin matkustaminen tunnistettiin kuitenkin lentämistä kestävämpänä vaihtoehtona. Vaikka maata pitkin matkustaminen nähtiin lähtökohtaisesti kestävämpänä matkustustapana, haastatteluissa ilmeni myös näkemys siitä, että maata pitkin matkustaminen ei ole välttämättä automaattisesti ekologisesti kestävämpi matkustustapa. Haastateltavat puhuivat siitä, kuinka kaikki matkustaminen tuottaa ympäristöhaittoja. Haastateltavat kertoivat ajattelevansa ihmisten matkustavan liikaa. Buchs (2017) totesi tutkimuksessaan, että ihmiset, jotka tunnistavat ilmastonmuutoksen olevan ihmisperäistä sekä ymmärtävät oman hiilijalanjälkensä olevan osa ongelmaa, ovat valmiimpia vähentämään lentämistä vapaaehtoisesti. Haastatteluissa teemana nousi esille matkustamisen ekologiset vaikutukset, joka voi osittain selittää maata pitkin matkustamisen valintaa, koska haastateltavat hahmottivat oman roolinsa ilmastonmuutoksessa.

> *"se on vähän sellaista niinku vähän niinku syöminen, että se on vähän niinku pakollinen paha, että siitä tulee haittaa, mihin voi sitten vaikuttaa, että kuinka suuri se haitta on."* H5

Haastateltavat nostivat esiin mielenkiintoisen näkökulman matkustamisen tarpeellisuuteen liittyen, jossa matkustaminen esitetään "pakollisena pahana". Tämä näkemys kytkeytyy olennaisesti aineistossa esiintyvään näkemykseen, jossa ihmisten liiallinen matkustaminen herättää pahaa omatuntoa. Matkustaminen on sitoutunut niin keskeiseksi osaksi nykyyhteiskuntaa, että matkustamisen luonnehtiminen pakolliseksi pahaksi on hyvin osuvaa. Haastateltavat tunnistavat matkustamisen tuottavan väistämättä päästöjä, mutta samaan aikaan he eivät ole valmiita luopumaan matkustamisesta kokonaan. Täten kestävä matkustaminen ilmenee mahdollisuutena toteuttaa matkustamisen tarvetta omien arvojen mukaisesti.

Matkustamiseen liitettiin kuitenkin yleisluontoisia hyötyjä, jotka tukevat päätöstä jatkaa matkustamista, vaikka sen haitalliset vaikutukset ympäristöön ovat tiedossa. Yksi haastatteluissa ilmenneistä teemoista oli kulttuuriymmärrys. Maata pitkin matkustamisen koettiin tarjoavan mahdollisuuden kehittää parempaa kulttuuriymmärrystä. Tämä näkökulma korostui erityisesti Trans-Siperian junalla kuljettuihin matkoihin maata pitkin Aasiaan, mutta näkyi jokseenkin myös Euroopassa. Matkustamisen hitaan tahdin koettiin mahdollistavan

ympäröivien kulttuurillisten, etnisten sekä sääolosuhteiden muutoksen hahmottamisen tavalla, joka on helpompi sisäistää. Piispa (2023, 89–90) huomasi omassa tutkimuksessaan, että ilmastoaktivistit olivat akuutisti tietoisia matkustamisen ympäristövaikutuksista, mutta uskoivat matkustamiseen liittyvän hyötyjä, joiden takia matkustamista ei haluttu lopettaa kokonaisuudessaan. Tutkimuksen osallistujat korostivat kulttuurienvälistä vuorovaikutusta, joka mahdollistaa kulttuurillisen ymmärryksen sekä täten paremman yhteistyön, mutta myös ihmisten vapaata liikkumista, jota rajoitettiin erityisesti korona-aikana. Omassa aineistossani toistui näkemys siitä, että koronarajoitusten vaikutukset koettiin negatiivisena asiana.

Yhtenä teemana esiintyi lasten rooli ekologisten arvojen ilmaisemisessa. Lasten aktiivisuuden ympäristöasioissa nähtiin johtaneen vanhemman omien ekologisten arvojen vahvistumiseen sekä korostumiseen omassa ajattelussa. Tässä ilmenee, kuinka toisen toiminta voi verestää omia ajatuksia, jotka ovat voineet vaikuttaa taustalla, mutta jotka eivät välttämättä olleet vahvasti esillä omassa tietoisuudessa. Wormbs ja Söderberg (2021, 319) totesivat artikkelissaan sen olevan yleistä tutkimuksen osallistujien keskuudessa, että lapset vaikuttivat vanhempiensa toiminnan ympäristöystävällisyyteen positiivisesti. Haastatteluissani esiintyi, kuinka vanhemman ekologiset arvot voivat näkyä lasten kasvatuksessa. Tämä voi ilmentyä esimerkiksi lasten osallistamisena kestävän matkustamisen suunnitteluun sekä itse matkustamiseen. Toisaalta vanhemman ekologiset arvot voivat näkyä myös moraalikasvatuksessa, jossa keskustellaan kriittisesti lentämisen haittavaikutuksista ja omasta vastuusta. Kyseinen näkökulma oli mielenkiintoinen, koska usein korostetaan lasten vaikutusta heidän vanhempiensa ympäristöystävällisyyteen, mutta olisi niin ikään mielekästä ymmärtää, miten vanhempien vahvat ekologiset arvot vaikuttavat heidän lapsiensa toimintaan.

> *“mulla oli jotenkin silmiä avaava, kun oli, jossain oli semmoinen juttu, jossa oli laitettu niinku toi Kiinan suurnopeusjuna -kartta Euroopan kartan päälle ja se oli tosissaan, kun siinä oli silleen, että no jos olisi tämmöinen niin Suomesta pääsisi Espanjaan 9 tunnissa. Se oli jotenkin ihan huikeata ja silleen, että eihän tää nyt ole muusta kuin halusta kiinni, että rakennettaisiin tämmöinen ja jos olisi semmoinen niin mä matkustaisin tosissaan pelkästään junalla”* H4

Haastateltavat puhuivat julkisesta infrastruktuurista, johon liittyen tuotiin esille muun muassa Kiinan suurnopeusjuna ja suurnopeusjunayhteyksien tarjoamat mahdollisuudet Euroopan sisäisessä matkustamisessa. Maata pitkin matkustamiseen yhdistetyt ongelmat liittyivät pääosin juuri logistiikan ongelmiin, joiden juurisyy piilee Euroopan rautatieinfrastruktuurin ongelmissa. Erityisesti Saksan rautateiden surkea tilanne on noussut yleiseen keskusteluun (Vincent & Storbeck 2025; Aholuoto 2024). Saksan heikko tilanne ilmeni vahvasti myös omassa aineistossani. Haastateltavat nostivat esiin junamatkustamisen aikatauluongelmia pääosin yleisellä tasolla, mutta Saksan rooli oli erityisen korostunut tällä saralla. Yleinen käsitys siitä, että Saksassa junien aikataulut ovat erityisen epäluotettavia, todettiin haastatteluissa oikeaksi. Kokemukset Saksan junaliikenteen kanssa kuitenkin vaihtelivat. Osalla haastateltavista oli ollut erityisen huonoja kokemuksia, kun taas osa oli kokenut lähinnä vain pieniä haittoja.

Aineistossa esiintyi näkemys, jossa maata pitkin matkustamisen toivottiin saavan myös valtiontukea. Tämä voi tarkoittaa montaa asiaa, mutta ehkä keskeisin tapa kehittää maata pitkin matkustamista olisi julkinen investointi rautatieinfrastruktuuriin. Piispa (2023, 89) niin ikään huomasi omassa tutkimuksessaan, että tutkimuksen osallistujat toivoivat rautatieinfrastruktuurin kehittämistä. Lisäksi tutkimukseni haastateltavat toivoivat ilmastoasioiden tulevan yleisemmin päättäjien agendalle. Aineistossa voidaan huomata tyytymättömyyttä siihen, miten nykyinen ilmastopolitiikka näkyy käytännön tasolla. Tästä keskeinen esimerkki on juuri yllä käsitelty rautatieyhteyksien tilanne.

4.2 Affektiiviset asennereaktiot

Uuden kokeminen, *spontaanius* sekä *pakkolomailuun liittyvät tunteet* nousivat esiin kestävän matkustamisen tarjoamien kokemuksien yhteydessä. *Ongelmanratkaisuun ja suunnitteluun* sekä *hintaan liittyvät tunteet* demonstroivat kestävän matkustamisen mahdollisia haittapuolia. *Ihmisten kohtaaminen* ja *yhteisöllisyys* koettiin maata pitkin matkustamisen keskeisiksi ominaisuuksiksi. Lisäksi maata pitkin matkustamisen kokemusten huomattiin herättävän *ylpeyden tunnetta*.

Haastateltavat kokivat maata pitkin matkustamisen yleisellä tasolla yksimielisesti positiiviseksi. Vaikka maata pitkin matkustamiseen liittyy olennaisia haasteita, jotka herättävät negatiivisia tunteita, aineistossa korostui positiivisuus. Haastatteluissa ilmeni jopa joitain vaikeuksia negatiivisten puolien hahmottelemisessa. Yleinen kokemus oli se, että maata pitkin matkustaminen on rikastuttanut elämää.

Haastatteluissa korostui maata pitkin matkustamisen hyödyistä ja mahdollisuuksista puhuttaessa erityisesti uuden kokeminen. Matkustamisen hitaamman tahdin koettiin mahdollistavan esimerkiksi maisemista nauttimisen. Piispa (2023, 88) huomasi haastatteluissaan saman teeman. Toisaalta tässä yhteydessä omissa haastatteluissani ilmeni näkemys siitä, kuinka junassa matkustaminen voi olla hieno kokemus itsessään, mutta "tylsillä reiteillä" se on vain matkustamista eikä niinkään erityinen kokemus. Välipysäkkien roolia nostettiin esiin. Pysähdysten nähtiin antavan mahdollisuuden tutustua kaupunkeihin, joihin ei tulisi muuten tutustuttua, mikä koettiin positiivisena asiana. Klarin ym. (2023, 1) esittivät hitaan matkustamisen mahdollistavan merkityksellisemmän yhteyden syntymisen paikan kanssa. Tämän voidaan nähdä toteutuneen tutkimukseni osallistujien keskuudessa. Toisaalta kyseinen suhde on merkityksellinen lähinnä verrattuna lentoliikenteen tarjoamiin mahdollisuuksiin.

> *"se mahdollistaa niin kun käydä paikoissa tai kokea kokemuksia, mikä jäisi monissa muissa matkustustavoissa, niinku esimerkiksi lentämisessä, niinku pois tai tietyt niinku spontaanit vaihdokset ja muutokset. Että, hei mennäänkin sittenkin tonne tai että tuolla onkin kivempi sää niin lähdetäänkin tuonne suuntaan."* H1

Uusien asioiden kokemiseen liittyen haastatteluissa korostui maata pitkin matkustamisen tarjoama mahdollisuus spontaaniuteen. Tähän liittyi seikkailun tunne, jonka nähtiin korostuvan erityisesti pidemmillä matkoilla. Matkustamisen spontaanius vähenee kuitenkin erityisesti ruuhka-aikoina. Esimerkiksi paikkalippujen muuttaminen pakollisiksi tietyillä reiteillä on vaikeuttanut lippujen saamista ja täten ruuhkauttanut liikennettä, mikä vaikeuttaa spontaanien muutosten tekemistä. Seikkailun ja spontaaniuden lisäksi maata pitkin matkustamisessa korostui pakkolomailun näkökulma. Matkustamisen hitaan tahdin katsottiin pakottavan ihmisen rentoutumaan ja irrottautumaan arkielämän stressistä. Tylsistymisen koettiin olevan

tärkeä kokemus nyky-yhteiskunnassa, jossa sitä vältellään kaikin keinoin. Hidas matkustaminen tarjosi mahdollisuuden myös “epätehokkaiden” asioiden tekemiseen. Samat teemat nousivat esiin myös Piispan (2023, 88) tutkimuksessa.

Pidemmillä matkoilla matkustamisen koettiin tarjoavan jopa meditatiivisen vaikutuksen, mikä näkyi erityisesti Trans-Siperian junassa. Kosykh ym. (2023, 11, 14–15) huomasivat tutkimuksessaan, että Trans-Siperian junamatka antoi matkustajille mahdollisuuden itsetutkiskeluun sekä itseilmaisuun, mikä vaikutti positiivisesti elämäntyytyväisyyteen. Kyseinen junayhteys on tällä hetkellä geopoliittisen tilanteen takia Suomen päästä kiinni. Täten Trans-Siperian junassa matkustamisen kokemus sai erityislaatuisen tai jopa jokseenkin eksklusiivisen statuksen haastatteluissani, koska haastateltava oli pystynyt kokemaan matkan ennen Ukrainan sodasta seuranneita rajoituksia.

> *“Ja sitten olisi ehkä pitkissä tosi pitkissä matkoissa niin, no just, vaikka se Trans-Siperia, että se on niinku semmoinen, niin se on, siinä on jotain semmoista tosi oleellinen niinku emmä tiedä voinko sanoa henkistä, mutta meditatiivista. Niin kyllä niitä välillä on ollut siellä niinku Euroopan sisälläkin, mutta tietysti niin täällä on niinku, siellä on se vähän eri...”* H1

Euroopan rautatieinfrastruktuurin ongelmat johtavat junien myöhästymisiin ja mahdollisiin peruuntumisiin. Nämä yllättävät muutokset herättivät ärsyyntymisen, raivostumisen sekä uupumisen tunteita. Juna-aikataulujen muutokset ja niihin ketjuutuvat ongelmat olivatkin keskeisin negatiivisten affektiivisten asennereaktioiden lähde. Rezapour ja Ferraro (2022, 8) huomasivat tutkimuksessaan yhteyden negatiivisten tunteiden kuten raivostumisen sekä turhautumisen ja reaaliaikaisen tiedon välillä. Koska juna-aikatauluissa saattoi tulla äkillisiä muutoksia, haastatteluissani todettiin maata pitkin matkustamisen vaativan ongelmanratkaisutaitoja. Tämä herätti osallistujissa paljon erilaisia tunteita. Osa piti ongelmanratkaisusta, sillä se tarjosi heille älyllisen haasteen. Toisaalta samat henkilöt saattoivat tuntea myös turhautumista, jos uudet suunnitelmat ja niiden varasuunnitelmatkin alkoivat kaatua. Tässä voidaan nähdä yllä mainitun reaaliaikaisen tiedon saamisen vaikutus. Jos oikeaa tietoa ei ole saatavilla reaaliaikaisesti, suunnitelmia on vaikea tehdä uusiksi.

”Kun mä jotenkin niinku kauheasti tykkään semmoisesta luovasta hetkessä olevasta ongelmanratkaisusta, jonka mä tiedän, että jotkut muut kokee taas erittäin kuormittavaksi” H4

Osalle mahdolliset varausongelmat herättivät ahdistusta ennen matkaa. Matkan päätyttyä taas heräsi onnistumisen ja selviytymisen tunteita, mikä korostuu erityisesti siksi, että maata pitkin matkustamiseen liittyy huomattavia haasteita, joita täytyy ratkoa. Maata pitkin matkustamisen todettiin vaativan enemmän suunnittelua kuin esimerkiksi lentäminen. Tämä tunnistettiin mahdollisena ahdistuksen ja stressin lähteenä muille ihmisille, mutta aineistossa ilmeni vahvasti se, kuinka suunnittelu oli myös nautinnollinen asia, joka loi esimerkiksi hallinnan tunnetta. Yllättävien muutosten katsottiin kuitenkin johtavan hallinnan tunteen menettämiseen, joka osaltaan koettiin raivostuttavana ja uuvuttavana.

“Se on niinku, että kyllä se mua niinku joka kerta ärsyttää, että miten paljon rahaa siihen palaa niinku suhteessa siihen, ... että mä yritän nyt tehdä tässä jotain ns. hyvää" H1

“No tuota sellaista haluaisin sanoa, että jollakin tavalla valtiovallan pitäisi enemmän tukea tätä maata pitkin matkustamista. Että tuntuu suorastaan irvokkaalta, että lentomatkustamista tuetaan ja lentolippujen varaaminen on hyvin helppoa ja yksinkertaista ja ne on edullisia. Ne on liian edullisia.” H6

Maata pitkin matkustamisen hinta herätti haastateltavissa erilaisia tunnereaktioita. Joillekin se oli ikävä fakta, mutta se ei välttämättä herättänyt suuria tunteita. Toiset kokivat maata pitkin matkustamisen hinnan olevan epäreilu rangaistus siitä, että on tehnyt yhteisen hyvän mukaisen valinnan, mikä koettiin ärsyttävänä. Matkustamisen hinta ei korostunut maata pitkin matkustamisen valitsemista estävänä tekijänä, vaikka tämäkin näkökulma mainittiin haastatteluissa. Tämä oli mielenkiintoista, sillä Hares ym. (2010, 469–470) huomasivat tutkimuksessaan, että tutkimuksen osallistujat pitivät maata pitkin matkustamista liian kalliina verrattuna lentämiseen, mikä esitettiin yhtenä perusteena lentämiselle maata pitkin matkustamisen sijaan. Yllä esitetyt sitaatit kuitenkin osoittavat, että haastattelemani henkilöt olivat valmiita matkustamaan korkeammasta hinnasta sekä siihen liittyvistä negatiivisista tunteista huolimatta. Haastatteluissa yhtenä lähestymistapana matkustamisen hinnan hyväksymiseksi ilmeni se, että matkan hintaa ei enää laskettu tarkalleen, koska se olisi

herättänyt negatiivisia tunteita. Haastateltavien ekologisten arvojen voidaan nähdä vaikuttaneen siihen, kuinka lentoliikenteen tukeminen herätti negatiivisia tunnereaktioita. Tämä eroaa huomattavasti Hares ym. (2020) osallistujien näkemyksistä, sillä he kokivat halpojen lentojen olevan hyvä asia.

> *”Mulla ei mitään mageita kohtaamisia, siis sellaisia että olisi jutellut joidenkin mageiden tyyppien kanssa jossain. …Mutta mä uskon siihen, että se (siellä) voisi niinku tavata, olla kiinnostavia keskusteluja ihmisten kanssa.”* H3

Ihmisten kohtaaminen nousi esiin teemana haastatteluissa. Tähän liittyvissä kokemuksissa oli kuitenkin eroavaisuuksia. Ihmisten kohtaaminen esiintyi kaikissa haastatteluissa yhtenä maata pitkin matkustamisen tarjoamista mahdollisuuksista, mutta kaikki eivät olleet kokeneet hienoja kohtaamisia. Osa haastateltavista koki ihmisten kohtaamisen olevan yksi maata pitkin matkustamisen parhaista asioista, koska he olivat olleet osana hienoja kohtaamisia. Maata pitkin matkustaminen koettiin kuitenkin yleisesti kohtaavampana matkustamisen muotona kuin lentäminen. Tässä voivat ilmentyä ihmisten erilaiset persoonallisuudet. Koska maata pitkin matkustaminen koetaan kohtaavampana, kohtaamisten puute voidaan yhdistää esimerkiksi sosiaalisesti pidättyväisempään persoonallisuuteen. Schroeder ym. (2022, 1150) todensivat tutkimuksessaan matkustajien välisten keskustelujen lisäävän tyytyväisyyttä. He esittivät yhtenä selityksenä keskustelujen välttämiselle sen, että matkustajat uskovat muiden olevan itseään haluttomampia osallistumaan keskusteluun.

> *”niin tota on semmoisia… ihmisiä… että se voi olla, että se istuu monta tuntia mun vieressä ja se ei niinku katso kertaakaan katso silmiin.”* H2

Toisaalta esiin nousi myös näkemys siitä, kuinka keskustelukulttuuri on muuttunut ja kuinka nykyään matkoilla vieruskaveri ei välttämättä ota minkäänlaista kontaktia. Ihmisten kohtaamiseen liittyen haastatteluja yhdistävänä teemana nousi joka tapauksessa esiin yhteisöllisyys. Yhteisöllisyys ilmeni erityisesti siinä, miten kanssamatkustajat olivat aina valmiita auttamaan. Tämä näkyi esimerkiksi matkalaukkujen kanssa auttamisena, kuulutusten kääntämisenä vieraalta kieleltä ja suuntaohjeiden antamisena. Tällöin kukaan ei jäänyt yksin

selviytymään ongelmatilanteista vaan kyseisissä tilanteissa pystyttiin nojaamaan yhteisön tukeen. Van Melik ja van de Schraaf (2020, 391–393) totesivat tutkimuksessaan älypuhelinten muuttaneen keskustelukulttuuria junissa. Matkustajien todettiin vetäytyvän herkemmin omiin kupliinsa, jotka heidän älypuhelimensa ja kuulokkeensa mahdollistavat. Van Melik ja van de Schraaf (2020, 393) kuitenkin tunnistivat matkustajien kommunikoivan non-verbaalisesti. Matkustajat eivät halunneet häiritä toisiaan, mutta toisaalta he eivät myöskään halunneet olla täysin epäsosiaalisia. Myös Van Melik ja van de Schraaf (2020, 393) tunnistivat junamatkustajien välisen yhteisöllisyyden, mikä ilmeni muiden auttamisena.

> *”Ja tota no niin ne kohtaamiset myöskin, että jotenkin se on semmoista paljon kohtaavampaa toi maata pitkin matkustaminen kuin ilmaa pitkin matkustaminen (lentäminen).”* H4

Täten voidaan huomata, että aineistossa on ristiriitaisuuksia maata pitkin matkustamisen sosiaalista puolta arvioitaessa. Aineistossa kuitenkin korostuu se, että maata pitkin matkustaminen on kohtaavampaa kuin lentäminen. Täten se tarjoaa enemmän mahdollisuuksia ihmisten kohtaamiseen, vaikka keskustelukulttuuri onkin saattanut muuttua ajan saatossa. Aineistossa korostuvat teemat ovat kuitenkin hyvin sidonnaisia yksittäisiin näkemyksiin, koska aineisto on suhteellisen suppea. Täten laajempien päätelmien tekeminen julkisessa liikenteessä ilmenevästä keskustelukulttuurista ja sen muutoksesta ei ole tarkoituksenmukaista.

Maata pitkin matkustaminen herätti myös ylpeyden tunteita. Maata pitkin matkustaminen tunnistettiin yhteistä hyötyä edistävänä valintana. Ylpeyden tunne heräsi kertoessa muille maata pitkin matkustamisen valitsemisesta. Tämä korostui erityisesti pidemmistä matkoista puhuttaessa. Ylpeyden voidaan nähdä perustuvan maata pitkin matkustamiseen liittyviin vaikeuksiin, mikä tekee kyseisen valinnan toteuttamisesta vaikeamman ja täten sen tekemisestä entistä tyydyttävämmän.

4.3 Käytökselliset asennereaktiot

Käytöksellisten asennereaktioiden ensimmäiseksi teemaksi nousi *maata pitkin matkustamisen suosiminen*. Tähän liittyen teemoiksi nousi *matkojen suunnittelu*, *vaikutus työmatkoihin* sekä *perheen luo matkustaminen*. *Arvojen ja toiminnan välinen suhde* korostui keskeisenä teemana käytöksellisten asennereaktioiden sisällä. Viimeiseksi teemaksi asettui *kokemuksista kertominen*.

Käytöksellisissä asennereaktioissa teemana korostui selkeästi maata pitkin matkustamisen suosiminen. Osalle maata pitkin matkustaminen ei ollut valinta vaan itsestään selvä periaate, mikä johtaa siihen, että muita liikkumisen muotoja ei harkita lähtökohtaisesti ollenkaan. Kaikki haastateltavat ilmaisivat avoimuutta matkustaa maata pitkin myös tukevaisuudessa. Tämän aikomuksen vahvuudessa esiintyi kuitenkin eroja, mikä kertoo paljon myös aikaisemmin käsitellystä ekologisten arvojen eroista. Pääosin maata pitkin matkustaminen esiintyi etusijaisena vaihtoehtona, joka on keskeinen ja arvokas osa matkustamista. Dickinson ym. (2011, 295) jaottelivat ihmisiä periaatteellisten ja kokemuksellisten hitaiden matkustajien välille. Tämä jako on selvästi nähtävissä omassa tutkimuksessani. Osa haastateltavista oli täysin periaatteellisia hitaita matkustajia, kun taas suurin osa sijoittui kahden ääripään välille. Haastateltavat sijoittuivat kuitenkin asteikolla keskimäärin selkeästi periaatteellisen hitaan matkustajan puolelle, sillä maata pitkin matkustamisen valinnassa on korostettu juuri ekologisten arvojen roolia. Ekologisten arvojen vahvuus ja niiden rooli osana haastateltavan identiteettiä määrittää, kuinka lähelle periaatteellisen hitaan matkustajan asemaa hänet pystytään sijoittamaan.

Kestävän matkustamisen rooli näkyy niin ikään esimerkiksi lomakohteiden valinnassa, jolloin matkoja suunnitellaan pääsääntöisesti vain kohteisiin, jotka voidaan saavuttaa maata pitkin. Tämä eroaa Hares ym. (2010, 468–471) osallistujien toiminnasta, sillä he eivät huomioineet ilmastonmuutosta lomasuunnittelussaan vaan hylkäsivät maata pitkin matkustamisen vaihtoehtona lentämiselle. Tässä ilmeni tosin aineistossani myös ristiriitaisuutta haastateltavien välillä, sillä osa piti lentämistä vaihtoehtona, vaikka maata pitkin matkustaminen painottuikin haastatteluissa. Maata pitkin matkustamisen hitaampi tahti lisää myös matkojen kestoa, mikä oli olennainen huomionaihe matkojen suunnittelussa, sillä matkalle haluttiin varata tarpeeksi aikaa myös matkan kohteessa viettämiseen. Tämä johti matkojen yhdistelemiseen, jolloin matkoista saadaan pidempiä, mutta erillisten matkojen määrä vähenee. Toisaalta tämä ei välttämättä johda siihen, että itse matkustamisen määrä vähenee. Aineistossa ilmeni se, kuinka

maata pitkin matkustamisen aloittamisen myötä on voitu alkaa matkustaa itse asiassa enemmän. Lähtökohtaisesti maata pitkin matkustamisen voidaan silti nähdä vähentävän erillisten matkojen määrää. Klarin ym. (2023, 1) esittivät artikkelissaan saman näkemyksen.

> *"Aion tietysti (matkustaa maata pitkin), ei ole suunnitelmassa enää lentomatkoja."* H6
>
> *"meidän seuraava matka on, siis no Euroopan sisällä mä matkustan maata pitkin, että sitten se on se niinku lähtökohta... Ja sitten seuraavan jälkeen, sen jälkeen meillä on itse asiassa niin kun ihan lentäen matka, meidän täytyis mennä Japaniin. Ja tota sitten sinne ei vaan nyt ole mahdollista mennä vaan maitse eli ei tavallaan, kyllä menisin, jos olisi mahdollista"* H1

Haastatteluissa näkyi, kuinka maata pitkin matkustaminen ulottui myös lomamatkojen ulkopuolelle. Työmatkat olivat keskeinen teema aineistossa. Tämä korostui pidempien etäisyyksien matkojen yhteydessä. Haastatteluissa ei siis puhuttu niinkään matkoista toimistolle vaan matkustamisesta työn puolesta pidemmälle kotimaassa tai ulkomailla. Työmatkoissa painotettiin maata pitkin matkustamista, mutta haastatteluissa kerrottiin myös haasteista maata pitkin matkustamisen sovittamisessa työmatkoihin. Reaktiot kyseisiin haasteisiin vaihtelivat. Joillekin tämä ilmeni ikävänä realiteettina, kun taas toisille tämä tuotti selvästi moraalisia vaivoja.

Muller (2024, 1574) kuitenkin esittää vapaaehtoisten kestävien työmatkojen vaikuttavuuden olevan heikko. Tämä asettaa syyn jossain määrin työntekijöiden kohdalle. Haastatteluissani asetelma on ollut päinvastainen, sillä työntekijät ovat proaktiivisesti valinneet kestävän matkustamisen työmatkoilla, mutta tätä valintaa on hankaloittanut erityisesti maata pitkin matkustamisen matka-aika. Haastatteluissa todettiin työnantajien olevan avoimia maata pitkin matkustamiselle työmatkoilla, mutta huomattiin, että pidemmillä matkoilla se ei ollut enää yhtä toimiva vaihtoehto. Kotimaassa maata pitkin matkustamisen todettiin olevan suhteellisen vaivaton ja halpa vaihtoehto lentämiselle, mikä sopi kummallekin osapuolelle. Maata pitkin matkustamisen haasteet työmatkoihin sovittamisessa korostuivat lähinnä ulkomaille matkustamisen yhteydessä. Haastatteluissa yhtenä ratkaisuna tälle hahmottui työtehtävien valinta. Työtehtävien valinnassa huomioitiin vastuualueisiin liittyvät matkustamisen tarpeet,

jolloin työntekijän valinta kohdistui tehtäviin, jotka vaatisivat mahdollisimman vähän tai ei ollenkaan lentämistä.

> *"mutsi on kiukkuinen, kun se asuu siellä Espanjassa, niin sitten se, että kun siihen niinku aina se yrittää, että niinku että no mikset sä nyt tule... sit oon sanonut no en tule, että jos teillä on oikee hätätilanne, mä tulen sinne, mutta olette itse valinneet muuton sinne"* H3

Haastatteluissa nousi esiin hyvin mielenkiintoinen ilmiö, jossa ekologiset arvot estivät perheenjäsenten luo lentämisen periaatteellisella tasolla. Tämä on erityisen mielenkiintoista, koska perheen luo matkustaminen on tunnistettu aikaisemmassa tutkimuksessa yhdeksi keskeiseksi lentomatkustamisen syyksi (Hibbert ym. 2013, 1004–1006). Perheen luo matkustamisen voidaan kokea oikeuttavan lentämisen valitsemisen, vaikka henkilö olisikin tietoinen matkustamisen ekologisista vaikutuksista (Oswald & Ernst 2021, 70). Tämä ei kuitenkaan pätenyt omissa haastatteluissani. Tosin asiaan vaikuttaa esimerkiksi se, että asuuko perhe ulkomailla pysyvästi vai vain osan vuodesta. Jos perheenjäsenet asuvat ulkomailla vain osan vuodesta, ekologisista arvoista kiinni pitämisen voidaan nähdä olevan helpompaa. Aineistossa ilmeni perheenjäsenten luokse matkustamisessa esimerkiksi aikarajoitteet, mikä tekee matkustamisesta erityisesti lomasesonkien ulkopuolella haastavaa, sillä muun muassa työvelvoitteista on vaikea irrottautua.

Haastatteluissa korostui myös arvojen ja toiminnan välinen suhde käytöksellisiä asennereaktioita kartoitettaessa. Maata pitkin matkustamisen ei välttämättä nähty vaikuttaneen suoraan yleiseen käytökseen, kuten esimerkiksi syömiseen, pukeutumiseen ja liikkumiseen. Haastateltavat arvioivat ekologisten arvojen ohjaavan heidän toimintansa ympäristöystävällisyyttä. Tällöin maata pitkin matkustaminen on osa yhtä kokonaisuutta, eikä niinkään toimintaa selittävä tekijä.

> *"Ja sitten tavallaan niinku, mulla on tavallaan tietyt positiiviset, tietyt negatiiviset (tuntemukset), niin se on niinku loppujen lopuksi ihan sama mitä niitä tulee, koska se ei ole niinku mulla, se ei ole niinku vaihtoehto, että mä pohdin, että lennänkö nyt johonkin"* H3

Toisaalta maata pitkin matkustamisen ja arvojen välisen suhteen luonteessa esiintyi haastatteluissa ristiriitaisuuksia. Joillekin ekologiset arvot olivat itsestäänselvyys ja maata pitkin matkustaminen oli tapa ilmentää kyseisiä arvoja. Näissä tapauksissa maata pitkin matkustaminen oli saattanut vahvistaa arvoja, mutta sen roolia arvojen muodostumisessa ei pidetty keskeisenä. Toiset taas ajattelivat maata pitkin matkustamisen ja arvojen olevan vuorovaikutuksessa, jolloin maata pitkin matkustamisen kokemus on vaikuttanut yleisen toiminnan ympäristöystävällisyyteen ekologisten arvojen vuorovaikutuksen kautta. Täten voidaan huomata, että ekologiset arvot ovat paljolti maata pitkin matkustamisen valintaa selittävä tekijä ja ne selittävät muitakin ympäristöystävällisiä valintoja ja elämäntapoja.

Maata pitkin matkustamisen kokemus ei vaikuttanut paljoa esimerkiksi arkipäiväiseen liikennöintiin. Haastateltavat kertoivat kuitenkin painottavansa vähähiilisiä liikkumisen muotojen arjessa. Tämä perustui toisaalta pääosin käytännön tekijöihin, kuten auton omistamiseen liittyviin kustannuksiin sekä julkisen liikenteen saavutettavuuteen, mutta toisaalta myös ekologisiin arvoihin. Prillwitz ja Barr (2011, 1598) totesivat tutkimuksessaan osallistujien arvojen vaikuttavan vahvasti heidän arkipäiväiseen liikennöintiinsä, mutta he eivät löytäneet vastaavaa yhteyttä asenteiden ja turismin kontekstissa matkustamisen välillä. Aineistossani tämä ei kuitenkaan päde, sillä asenteiden ja matkustamisen välillä oli selvä yhteys. Tämä yhteys oli jopa selkeämmin havaittavissa matkailun yhteydessä arkipäiväisen liikennöinnin sijaan. Tähän vaikuttaa luonnollisesti se, että haastattelemani henkilöt ovat matkustaneet maata pitkin aikaisemmin, kun taas Prillwitz ja Barr (2011) keräsivät edustavamman sekä huomattavasti suuremman joukon osallistujia.

> *”…on hauska päästä kertomaan ihmisille, että on varsinkin niinku pidemmillä reissuilla, että on tullut jostain kauempaa maata pitkin ja sitten se vähän niinku ihmetyttää, että eikö pääsisi lentäenkin, mutta että se on niinku aika hieno reissu”* H5

Kokemuksien jakaminen oli yksi haastatteluissa ilmenneistä käytöksellisistä asennereaktioista. Kavereille omista kokemuksista kertominen nousi esiin kaikissa haastatteluissa. Tämän kerrottiin herättäneen ylpeyttä omista valinnoista sekä herättäneen kiinnostusta maata pitkin matkustamista kohtaan ystävien osalta. Maata pitkin matkustamisen kokemuksia oli jaettu myös sosiaaliseen mediaan. Omista kokemuksista viestittäessä haluttiin korostaa maata pitkin

matkustamisen kokemuksellisuuteen liittyviä mahdollisuuksia ja yleisesti sen paremmuutta matkustustapana. Tällöin maata pitkin matkustamisen piiriin voitaisiin saada ihmisiä, joiden ekologiset arvot eivät ole välttämättä vielä erityisen vahvat. Haastatteluissa kerrottiin myös siitä, että he olivat kehottaneet maata pitkin matkustamista markkinoivia ihmisiä korostamaan maata pitkin matkustamisen kokemuksellisuutta. Tämän uskottiin lisäävän maata pitkin matkustamisen houkuttelevuutta laajemmalle yleisölle.

Molz (2018, 29, teoksessa Piispa 2023, 85) argumentoi, että ”meidän ei pidä romantisoida hitautta, mutta sen sijaan politisoida sitä”. Hitaan eli käytännössä maata pitkin tapahtuvan matkustamisen poliittisesta ulottuvuudesta puhuminen onkin kriittinen osa sen edistämistä. Ekologisuuden politisointi yhteiskunnassa yleisellä tasolla on kuitenkin tuottanut ainakin toistaiseksi rajallisia tuloksia. Tällöin voidaan pohtia, olisiko vaikuttavampaa puhua poliittisen ulottuvuuden lisäksi myös hitaaseen matkustamiseen liittyvistä positiivisista kokemuksista, mikä saattaisi lisätä potentiaalisten matkustajien kiinnostusta hidasta matkustamista kohtaan. Toisin sanoin voitaisiin kysyä, olisiko mielekästä vedota myös hitaan matkustamisen tarjoamaan henkilökohtaiseen etuun eli sen tarjoamiin ainutlaatuisiin kokemuksiin pelkän politisoimisen sijaan. Haastateltavien näkökulmasta hitaan matkustamisen kokemuksellisuuden korostaminen olisi hyvä asia, joka voisi lisätä kiinnostusta sitä kohtaan.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksessa painottuivat kognitiiviset asennereaktiot, jonka sisällä korostuivat erityisesti uskomukset sekä ajatukset. Keskeisimmäksi asennereaktioksi nousivat ekologiset arvot, mikä kertoo uskomusten keskeisestä roolista kestävässä matkustamisessa. Kognitiivisten asennereaktioiden painottumista selittäviä tekijöitä voi olla useita, kuten haastattelurungon asettelu ja kysymysten sanoittaminen, mutta lopputulos on sama. Haastatteluissa esiintyi moninkertaisesti enemmän kognitiivisia asennereaktioita kuin affektiivisia- tai käytöksellisiä asennereaktioita.

Affektiivisissa asennereaktioissa haastateltavat korostivat maata pitkin matkustamiseen liittyviä positiivisia kokemuksia ja tunteita. Tutkimuksen tuloksissa näkyy, kuinka negatiivisten tunnereaktioiden nimeäminen oli osalle haastateltavista vaikeaa. Toisaalta tulokset osoittavat, että myös positiivisten tunteiden tarkempi eritteleminen oli joillekin hankalaa. Yleisesti ottaen haastatteluita pidetään kuitenkin otollisena tutkimusmenetelmänä tunteiden kartoittamisessa. Täten voisi päätellä, että kognitiiviset asennereaktiot olivat niin dominoivia, että kokemuksiin liittyvät affektiiviset asennereaktiot eivät olleet haastateltavilla yhtä pinnalla kuin kognitiiviset reaktiot.

Käytökselliset asennereaktiot olivat vähiten näkyvissä tutkimuksen tuloksissa. Tätä selittää osittain se, että tutkimuksessa keskityttiin selittämään aikaisemman käytöksen taustatekijöitä tulevaisuuden käytöksen sijaan. Käytökselliset asennereaktiot olivat myös haastattelujen viimeinen teema. Tutkijan tekemät päätökset aineiston luokittelussa vaikuttavat niin ikään tutkimustuloksiin keskeisesti. Tästä huolimatta tutkimuksen tuloksista voidaan huomata, että kognitiiviset asennereaktiot olivat selkeästi eniten esillä, minkä jälkeen seuraavaksi eniten painottuivat affektiiviset asennereaktiot. Käytökselliset asennereaktiot jäivät tutkimuksessa selkeästi sivurooliin.

Ekologiset arvot nousivat maata pitkin matkustamista selittäväksi tekijäksi. Tämä oli nähtävissä tutkimuksessa sekä eksplisiittisesti että implisiittisesti. Eksplisiittisesti tämä näkyi

tutkimuksen tuloksissa siten, että ekologisten arvojen kerrottiin olevan maata pitkin matkustamisen valinnan päätekijä. Implisiittisesti tämä ilmeni siinä, kuinka ekologisten arvojen vaikutus oli nähtävissä muissa kognitiivisten asennereaktioiden sekä affektiivisten ja käytöksellisten asennereaktioiden teemoissa.

Ekologisten arvojen vahvuuden voidaankin esittää olevan keskeinen selittävä tekijä myös tulevaisuuden käyttäytymiselle. Mitä vahvemmat ekologiset arvot haastateltavan voitiin katsoa omaavan, sitä todennäköisemmin hän aikoi matkustaa jatkossa ainoastaan maata pitkin. Tällöin ekologiset arvot ovat keskeinen osa lomien suunnitteluprosessia. Tässä yhteydessä periaatteellisten- ja kokemuksellisten hitaiden matkustajien jako todettiin toimivaksi tavaksi havainnollistaa haastateltavien asenteita (Dickinson ym. 2011, 295). Keskimäärin haastateltavien huomattiin painottuvan periaatteellisten hitaiden matkustajien puolelle, mikä perustuu siihen, että hitaan matkustamisen valinnan taustalla korostuivat ekologiset arvot.

Aineistoni koostuu kuitenkin vain kuudesta haastattelusta. Lisäksi tutkimuksen osallistujat valittiin sen mukaisesti kuka vastasi ensimmäisenä haastattelukutsuun. Täten tutkimuksen osallistujat eivät muodosta edustavaa joukkoa maata pitkin matkustaneista henkilöistä. Tutkimukseni tarjoaa kuitenkin näkökulman kestävän matkustamisen ilmiöön, jonka kautta voidaan edistää tulevaisuuden tutkimusta maata pitkin matkustamisen taustatekijöistä sekä tämän pohjalta löytää keinoja sen edistämiseksi.

Ekologisten arvojen roolia käyttäytymistä selittävänä tekijänä pitää tarkastella lisää kestävän matkustamisen kontekstissa. Määrällinen lähestymistapa mahdollistaisi tämän suhteen kvantifioimisen. Tällöin voitaisiin tarkastella ekologisten arvojen toimintaa selittävää validiteettia, mutta toisaalta myös sitä, kuinka laajasta ilmiöstä on kyse. Täten voitaisiin mahdollisesti tutkia, miten vahvoja ekologisten arvojen pitää olla, jotta henkilö valitsee maata pitkin matkustamisen. Toisaalta ekologisten arvojen roolia kestävää matkustamista selittävänä tekijänä voitaisiin tarkastella myös kvalitatiivisesti, mutta laajemmalla skaalalla. Tutkimuksen suurempi osallistujamäärä lisäisi tulosten luotettavuutta. Keskittyminen juuri ekologisiin arvoihin sekä siihen, miten se vaikuttaa kestävään matkustamiseen vähentäisi muuttujien määrää, mikä tekee niiden välisten suhteiden erittelystä vaikuttavampaa.

Myös kokemuksellisuuden roolia kestävän matkustamisen valinnassa pitäisi tutkia lisää. Tässä tutkimuksessa on huomattu, että maata pitkin matkustaminen on koettu selkeästi nettopositiivisena asiana. Maata pitkin matkustamisen todettiin tarjoavan erityislaatuisia kokemuksia, jonka negatiiviset puolet liittyivät pääosin logistisiin ongelmiin kuten juna-aikataulujen äkillisiin isoihin muutoksiin. Kokemuksellisuus ei kuitenkaan noussut maata pitkin matkustamisen valintaa selittäväksi tekijäksi. Tutkimuksessa esitettiin toivomuksia maata pitkin matkustamisen kokemusten korostamisesta kyseisen matkustustavan markkinoinnissa. Olisi mielenkiintoista tarkastella, miten ihmiset reagoisivat ekologisiin arvoihin vetoavan retoriikan sijaan enemmän maata pitkin matkustamisen tarjoamia kokemuksia korostavaan viestintään. Molz (2018, 29, teoksessa Piispa 2023, 85) väitti, että tämä ei olisi toivottavaa kestävän matkustamisen edistämisen kannalta, koska hidasta matkustamista pitäisi politisoida, jotta se voisi olla vaikuttavaa. Tätä pitäisi kuitenkin tutkia empiirisesti.

6 LÄHDELUETTELO

Aholuoto, V. (2024, Heinäkuu 30). Saksasta tulevat junat ovat paikoitellen niin myöhässä, että Sveitsi ei päästä niitä maahan sotkemaan kotimaisten juniensa aikatauluja. *Helsingin Sanomat*. https://www.hs.fi/maailma/art-2000010596130.html

Bohner, G., & Wanke, M. (2002). *Attitudes and attitude change (1st ed.)*. Psychology Press. https://doi.org/10.4324/9781315784786

Breckler, S. J. (1984). Empirical validation of affect, behavior, and cognition as distinct components of attitude. *Journal of Personality and Social Psychology*, 47(6), 1191–1205. https://doi.org/10.1037/0022-3514.47.6.1191

Buchs, M. (2017). The role of values for voluntary reductions of holiday air travel. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 234–250. https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1195838

Conway, D., & Timms, B. F. (2012). Are Slow Travel and Slow Tourism Misfits, Compadres or Different Genres? *Tourism Recreation Research*, 37(1), 71–76. https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081689

Dickinson, J., & Lumsdon, L. (2010). *Slow Travel and Tourism (1st ed.)*. Routledge. https://doi.org/10.4324/9781849776493

Dickinson, J., Lumsdon, L., & Robbins, D. (2011). Slow travel: issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 281–300. https://doi.org/10.1080/09669582.2010.524704

Eagly, A. H., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of Attitudes*. Harcourt Brace Jovanovich College.

Fazio, R. H., & Olson, M. A. (2003). Implicit Measures in Social Cognition Research: Their Meaning and Use. *Annual Review of Psychology*, 54(1), 297–327. https://doi.org/10.1146/annurev.psych.54.101601.145225

Graver, B., Zhang, K., & Rutherford, D. (2019). *CO2 emissions from commercial aviation, 2018*. ICCT Working Paper 2019-16.

Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266, 122015. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015

Gössling, S., & Peeters, P. (2015). Assessing tourism's global environmental impact 1900–2050. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(5), 639–659. https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1008500

Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 466–473. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018

Hibbert, J. F., Dickinson, J. E., Gössling, S., & Curtin, S. (2013). Identity and tourism mobility: an exploration of the attitude-behaviour gap. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 999–1016. https://doi.org/10.1080/09669582.2013.826232

Higham, J., Cohen, S. A., Peeters, P., & Gössling, S. (2013). Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility. *Journal of Sustainable Tourism*, *21*(7), 949–967. https://doi.org/10.1080/09669582.2013.828733

Higham, J., Reis, A., & Cohen, S. A. (2016). Australian climate concern and the "attitude-behaviour gap." *Current Issues in Tourism*, 19(4), 338–354. https://doi.org/10.1080/13683500.2014.1002456

Hoeyer, K. G. (2000). Sustainable Tourism or Sustainable Mobility? The Norwegian Case. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(2), 147–160. https://doi.org/10.1080/09669580008667354

Hopkins, D. (2020). Sustainable mobility at the interface of transport and tourism: Introduction to the special issue on "Innovative approaches to the study and practice of sustainable transport, mobility and tourism." *Journal of Sustainable Tourism*, 28(2), 129–143. https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1691800

Jarašūnienė, A., Išoraitė, M., & Samašonok, K. (2022). Improving the management of public transport in Lithuania's major cities in the context of sustainable mobility and multimodality. *Management*, 27(2), 177–204. https://doi.org/10.30924/mjcmi.27.2.10

Khoo-Lattimore, C., & Prideaux, B. (2013). ZMET: a psychological approach to understanding unsustainable tourism mobility: Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility. *Journal of Sustainable Tourism*, *21*(7), 1036–1048.

Klarin, A., Park, E., Xiao, Q., & Kim, S. (2023). Time to transform the way we travel?: A conceptual framework for slow tourism and travel research. *Tourism Management Perspectives*, 46, 101100. https://doi.org/10.1016/j.tmp.2023.101100

Kosykh, O., Roh, H., & Hart, R. (2023). Self-Expressiveness in Slow Tourism as a Sustainable Driver: The Trans-Siberian Railway Travel Experience. *Sustainability*, 15(10), 8011. https://doi.org/10.3390/su15108011

Maio, G. R., Haddock, G., & Verplanken, B. (2019). *The psychology of Attitudes & Attitude Change*. SAGE.

Manka, M. (2022). Interrail youth travel (re)producing communities of belonging - memories of Finnish travellers 1972–1991. *Journal of Tourism History*, 14(2), 215–237. https://doi.org/10.1080/1755182X.2022.2065366

Molz, J. G. (2018). "Travel too fast and you miss all you travel for": Slower mobilities and the politics of pace. Teoksessa *Slow Tourism, Food and Cities*, toim. M. Clancy, 15–32. Abingdon: Routledge.

Muller, A. (2024). Decarbonizing business travel: a qualitative exploration of the (mis-)alignment between knowledge organizations' climate strategies and travel practices. *Journal of Sustainable Tourism*, 32(8), 1557–1583. https://doi.org/10.1080/09669582.2023.2247575

Oswald, L., & Ernst, A. (2021). Flying in the Face of Climate Change: Quantitative psychological approach examining the social drivers of individual air travel. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(1), 68–86. https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1812616

Petty, R. E. & Cacioppo, J. T. (1981). *Attitudes and persuasion: Classic and contemporary approaches*. Dubuque, IA: Brown.

Piispa, M. (2023). Travelling by ground - young climate activists and the everyday utopia of sustainable travel. *Applied Mobilities*, 8(1), 81–96. https://doi.org/10.1080/23800127.2021.2015822

Prillwitz, J., & Barr, S. (2011). Moving towards sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behaviour. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1590–1600. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.06.011

Rezapour, M., & Ferraro, F. R. (2022). Investigating the association of psychological impacts of delay on the perceived importance of real-time information: three-stage least square instrumental regression. *Discover Psychology*, 2(1), 1–11. https://doi.org/10.1007/s44202-022-00039-1

Saarinen, J. (2024). Kestävä matkailu: katsaus tutkimusteemoihin ja -tarpeisiin. *Matkailututkimus*, 20(1), 75–94. https://doi.org/10.33351/mt.145054

Sales Oliveira, C. (2020). My trip in my words: Subjectivities, time(s) and mobilities in slow travel blogs. *Time & Society*, 29(1), 223–255. https://doi.org/10.1177/0961463X18820740

Schroeder, J., Lyons, D., & Epley, N. (2022). Hello, Stranger? Pleasant Conversations Are Preceded by Concerns About Starting One. *Journal of Experimental Psychology: General*, 151(5), 1141–1153. https://doi.org/10.1037/xge0001118

Sun, Y.-Y., Faturay, F., Lenzen, M., Gössling, S., & Higham, J. (2024). Drivers of global tourism carbon emissions. *Nature Communications*, 15(1), 10384–10. https://doi.org/10.1038/s41467-024-54582-7

TEM (2022). Yhdessä enemmän – kestävää kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2022–2028 ja toimenpiteet 2022–2023. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja*, 2022:51.

Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi (Uudistettu laitos.)*. Tammi.

Ullström, S., Stripple, J., & Nicholas, K. A. (2023). From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(3), 688–705. https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1998079

van Melik, R., & van de Schraaf, D. (2020). Mobile devices and their effect on the sociality on Dutch Intercity trains. *Mobilities*, 15(3), 380–396. https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1733784

Vincent, J., & Storbeck, O. (2025, February 19). German trains are less punctual than Britain's "broken" railways. *Financial Times*. https://www.ft.com/content/d3b6e6b5-eddb-4230-b866-932d284cef9c

Wormbs, N., & Söderberg, M. W. (2021). Knowledge, fear, and conscience: reasons to stop flying because of climate change. *Urban Planning*, 6(2), 314–324. https://doi.org/10.17645/up.v6i2.3974

LIITTEET

Liite 1

Tutkimushaastattelukutsu

Hei! Minun nimeni on Topias Kuittinen ja opiskelen hallintotieteitä ympäristöpolitiikan- ja aluetieteiden opintosuunnassa Tampereen yliopistossa. Teen tällä hetkellä kandidaatin tutkielmaani kestävästä matkustamisesta ja tarkoituksena olisi pitää tutkimushaastatteluja kyseisestä aiheesta. Täten olen tullut tänne kutsumaan teitä osallistumaan tutkimukseeni. Tarkoituksena olisi pitää 6–8 haastattelua, joihin kuluisi aikaa noin 20-30min. Osallistujien pitää olla matkustanut maata pitkin (sisältäen laivaliikenteen) Suomen ulkopuolelle viimeisen kolmen vuoden aikana. Tutkimuksessa kartoitetaan teidän henkilökohtaisia kokemuksianne, joten osallistuminen ei vaadi minkäänlaista asiantuntijatietoa aiheeseen liittyen. Haastattelut pidetään Teams –sovelluksen kautta, jossa haastattelut tallennetaan ja litteroidaan. Haastatteluja litteroidessa aineisto anonymisoidaan ja henkilötietoja säilytetään tietoturvallisesti koko tutkimuksen ajan. Tutkimuksen jälkeen aineisto ja henkilötietorekisteri poistetaan tietoturvallisesti.

Haastatteluja olisi tarkoitus pitää 9. viikolla (24.2.-02.03.2025), mutta tarvittaessa voidaan sopia myös haastattelusta 10. viikolla. Tutkimukseen otetaan mukaan ensimmäisenä vastanneet henkilöt. Toivoisin, että kiinnostuneet henkilöt ottaisivat minuun yhteyttä sähköpostilla osoitteessa: topias.kuittinen@tuni.fi. Otathan minuun yhteyttä viimeistään 28.02.2025.

Liite 2

Haastattelurunko

Tutkimuslupa

Ennen haastattelua lähetin sinulle suostumuslomakkeen sekä tietosuojalomakkeen. Olethan ymmärtänyt esitetyt tiedot ja annat suostumuksesi tutkimukseen osallistumisesta?

Taustoitus

1. Kuinka usein olet matkustanut maata pitkin viimeisen 3 vuoden aikana? Mistä minne?
2. Mikä sai sinut valitsemaan maata pitkin matkustamisen? Mitä kautta kuulit maata pitkin matkustamisesta?

Kognitiiviset asennereaktiot

3. Mitä ajattelet matkustamisen ympäristövaikutuksista?
4. Miten maata pitkin matkustaminen on vaikuttanut sinun arvoihisi ja tapaan ajatella matkustamisesta?
5. Millaisia haasteita mielestäsi maata pitkin matkustamiseen liittyy?
6. Millaisia mahdollisuuksia maata pitkin matkustamiseen liittyy?
7. Kuinka tärkeänä valintana pidät maata pitkin matkustamista? Miksi?

Affektiiviset asennereaktiot

8. Millainen kokemus maata pitkin matkustaminen sinulle oli?
9. Miten matkustamisen hitaampi tahti vaikutti matkakokemukseesi?
10. Millaisia tunteita hidas matkustaminen herätti sinussa?
11. Liittyikö maata pitkin matkustamiseen kielteisiä tunteita? Mitä ja millaisissa tilanteissa nämä ilmenivät?
12. Liittyikö maata pitkin matkustamiseen myönteisiä tunteita? Mitä ja millaisissa tilanteissa nämä ilmenivät?

Käytökselliset asennereaktiot

13. Kun matkustat seuraavan kerran, aiotko matkustaa maata pitkin, miksi?
14. Kun matkustat seuraavan kerran, aiotko matkustaa lentokoneella, miksi?
15. Miten maata pitkin matkustamisen kokemus on vaikuttanut tulevaisuuden lomiesi suunnitteluun yleisemmin?
16. Miten maata pitkin matkustaminen on vaikuttanut arkipäiväiseen liikennöintiisi?
17. Onko maata pitkin matkustaminen vaikuttanut sinun käyttäytymiseesi ja ajatteluusi yleisemmin? Miten tämä näkyy toimintasi ympäristöystävällisyydessä?