



## **Raiteilla kohti kestävää matkailua: junamatkailun rooli suomalais- ten vapaa-ajan matkailussa**

Olivia Koskimäki

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Restonomi

Opinnäytetyö

2024

## Tiivistelmä

<b>Tekijä(t)</b> Olivia Koskimäki
<b>Tutkinto</b> Restonomi
<b>Raportin/Opinnäytetyön nimi</b> Raiteilla kohti kestäväää matkailua: junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa
<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 53 + 7
<p>Tulevaisuuden matkailijat ovat ympäristötietoisempia ja haluavat tehdä kestävämpiä ja vastuullisempia valintoja. Juna nähdään usein ympäristöystävällisempänä kulkuneuvona, ja se yhdistetäänkin usein kestävään kehitykseen sekä vastuullisen matkailun piiriin.</p> <p>Tämä opinnäytetyö käsittelee junamatkailua sekä sen roolia suomalaisten vapaa-ajan matkailussa. Opinnäytetyön keskeisiä teemoja ovat junamatkailun lisäksi kestävä kehitys, sekä kestävä ja vastuullinen matkailu. Opinnäytetyössä selvitettiin myös näiden aiheiden välistä yhteyttä kestävämmän matkailun edistämiseksi. Tavoitteena oli tutkia junamatkailun merkitystä suomalaisten vapaa-ajan matkailussa. Tavoitteena oli selvittää esimerkiksi tekijöitä, jotka vaikuttavat kulkuneuvon valintaan vapaa-ajan matkailussa, sekä millaisiin vapaa-ajan matkoihin juna käytetään. Tarkoitus oli myös tuoda esille junamatkailun kytkeytyminen kestävään kehitykseen sekä vastuulliseen matkailuun. Kohderyhmänä tutkimuksessa käytettiin täysi-ikäisiä suomalaisia.</p> <p>Teoriaosuudessa selvennettiin mitä kestäväällä kehityksellä sekä kestäväällä ja vastuullisella matkailulla tarkoitetaan. Teorialuvuissa tutkittiin myös yleisesti junamatkailua Suomessa ja Euroopassa sekä junamatkailun etuja, haasteita sekä tulevaisuuden näkymiä.</p> <p>Tutkimus tehtiin kvantitatiivisena tutkimuksena. Sen aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui kyselytutkimus, joka toteutettiin digitaalisesti Webropolin avulla. Kysely jaettiin Facebookissa erilaisiin matkailuryhmiin sekä Instagramissa ja WhatsAppissa tutkijan omille kontakteille. Kyselyyn saatiin 479 vastaajaa.</p> <p>Tutkimuksen tulosten mukaan kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu ovat termeinä monen suomalaisen vapaa-ajan matkailijan tiedossa. Matkailijat haluavat tehdä kestäviä ja vastuullisia valintoja matkaillessa. Useilla tekijöillä kuten hinnalla on kuitenkin vaikutusta lopulliseen päätösentekoon (luku 5.2).</p> <p>Junamatkailu kuuluu myös vahvasti suomalaisten vapaa-ajan matkailuun, niin Suomessa kuin ulkomailla matkaillessa. Tulokset osoittavat, että jopa 89 prosenttia vastaajista oli käyttänyt juna viimeisten 12 kk aikana. Suurin osa vastaajista myös koki, että junamatkailu edistää kestäväää kehitystä ja vastuullista matkailua. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että Suomesta halutaan päästä junalla myös ulkomaille. Kiinnostusta junamatkailuun siis on, mutta ratkaisuja tulee löytää halvempien junalippujen suhteen ja junayhteyksiä kehittää, niin Suomen sisäisesti, kuin Suomesta muualle Eurooppaan (luku 5.3). Tutkimuksen tulokset on käsitelty kokonaisuudessaan luvussa 5.</p>
<b>Asiasanat</b> Junamatkailu, kestävä kehitys, kestävä matkailu, vastuullinen matkailu, vapaa-ajan matkailu

## Sisällys

1	Johdanto.....	1
2	Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu .....	3
2.1	Kestävä kehitys.....	3
2.2	Kestävä ja vastuullinen matkailu .....	6
2.3	Kestävän ja vastuullisen matkailun Suomi.....	8
2.4	Matkailualan vaikutus ilmastokriisiin.....	9
2.5	Nousevat matkailutrendit: ympäristöystävällisempi ja vastuullisempi suunta .....	11
3	Juna vastuullisen matkailijan kulkuneuvona.....	15
3.1	Kestävien yhteyksien luominen rautateillä .....	15
3.2	Junamatkailu Suomessa ja Euroopassa .....	16
3.3	Junamatkailun edut ja haasteet.....	19
3.4	Junamatkailu osana kestävää tulevaisuutta.....	21
4	Tutkimuksen menetelmät ja toteutus .....	25
4.1	Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä .....	25
4.2	Datankeruu ja työn toteutus.....	27
5	Tutkimuksen tulokset .....	29
5.1	Vastaajien taustatiedot .....	29
5.2	Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu .....	32
5.3	Junamatkailu.....	34
6	Pohdinta .....	41
6.1	Johtopäätökset.....	41
6.2	Tutkimuksen luotettavuus.....	43
6.3	Opinnäytetyön tutkimuseettinen tarkastelu .....	45
6.4	Oman oppimisen arviointi .....	45
	Lähteet .....	47
	Liitteet.....	54
	Liite 1. Kysely .....	54

# 1 Johdanto

Matkailu on yksi maailman nopeimmin kasvavista toimialoista. Matkailu tuo taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristöllisiä etuja. Se luo monia työpaikkoja ja on osana kokonaistalouden kasvua. Matkailulla on tärkeä vaikutus myös ihmisiin. Se laajentaa ajattelutapaamme ja saa meidät rentoutumaan. Nykypäivän matkailumaailmassa kestäväällä kehityksellä ja vastuullisella matkailulla on kasvava merkitys. Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu varmistavat sen, että tulevillakin sukupolvilla on mahdollisuus matkustaa, ennaltaehkäisemällä ja muuttamalla matkailusta aiheutuvia negatiivisia vaikutuksia positiivisiksi.

Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma on seuraava: Mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa? Tutkimusongelman selvittämiseksi työlle on asetettu seuraavat alatavoitteet:

- Mitä kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu tarkoittavat?
- Miten junamatkailu liittyy kestävään kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun?
- Millaista on tämänhetkinen junamatkailu Suomessa ja Euroopassa?
- Mikä saa matkailijat valitsemaan junan vapaa-ajan matkansa kulkuneuvoksi?
- Millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaa käytetään?
- Miten suomalaiset matkailijat haluaisivat kehittää junaliikennettä Suomessa?

Tutkimuksen kohderyhmänä ovat täysi-ikäiset suomalaiset vapaa-ajan matkailijat. Vapaa-ajan matkalla tarkoitetaan matkaa, joka on tehty viihde-, virkistys- tai rentoutumistarkoituksin. Vapaa-ajan matka on matkailijan itse kustantama ja matka ei pidä sisällään työmatkustusta (Zay 26.9.2022). Tutkimuksen kohderyhmän ulkopuolelle jäävät siis henkilöt, jotka käyttävät junaa työ- ja liikematkoihin. Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimusmenetelmä. Tutkimuksen datankeruu suoritetaan digitaalisesti kyselylomakkeen avulla.

Juna nähdään usein ympäristöystävällisenä kulkuneuvona ja se liitetäänkin usein kestävään matkailuun. Junamatkailun suosio kasvaa tulevaisuudessa, kun rautatieverkostot kasvavat uusien reitien ansiosta ympäri maailmaa. Itse junat kehittyvät myös teknologian ansiosta ja junamatkailusta tulee entistä kestävämpää ja ympäristöystävällisempää. Pienemmät päästöt sekä halvemmat lipput hinnat houkuttelevat matkailijoita valitsemaan kulkuneuvokseen junan, lentokoneen sijasta. Junamatkailu, yhdessä kestävä kehityksen ja vastuullisen matkailun kanssa, on erittäin ajankohtainen aihe. Tällä opinnäytetyöllä ja sen tutkimuksen tuloksilla on uutuusarvoa, sillä aiheesta ei ole

paljon aikaisempia tutkimuksia. Opinnäytetyöllä ja sen tutkimustuloksilla toivotaan lisäävän kestävästä kehitystä, matkailijoiden vastuullisuutta, sekä ymmärrystä junamatkailun roolista kestävässä ja vastuullisessa matkailussa. Opinnäytetyöllä voi olla myös positiivinen vaikutus junamatkailun kiinnostavuuden lisäämisessä. Pienilläkin kestävillä valinnoilla, on suuri merkitys.

Taulukossa 1. esitellään peittomatriisi, jossa näytetään opinnäytetyön tutkimusongelma ja alaongelmat, sekä selvennetään missä luvuissa kutakin aihetta käsitellään. Osaa alaongelmista käsitellään vain teorialuvuissa, eikä ollenkaan kyselyssä.

Taulukko 1. Peittomatriisi

Alaongelmat	Tietoperusta (luku)	Tulokset (luku)	Kyselytutkimuksen kysymykset
Mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa?	-	5.3	9, 10, 11, 12, 14, 15, 16
Mitä kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu tarkoittavat?	2.2	-	-
Miten junamatkailu liittyy kestäväan kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun?	2.4, 2.5, 3.1	5.3	13
Millaista on tämänhetkinen junamatkailu Suomessa ja Euroopassa?	3.2	-	-
Mikä saa matkailijat valitsemaan junan vapaa-ajan matkansa kulkuneuvoksi?	3.1, 3.3		12
Millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaa käytetään?	-	5.3	11
Miten suomalaiset matkailijat haluaisivat kehittää junaliikennettä Suomessa?	-	5.3	16

## 2 Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu

Tässä luvussa käsitellään kestävästä kehityksestä, sekä kestävästä ja vastuullisesta matkailusta. Tässä luvussa perehdytään myös kestävästä kehityksestä tavoitteisiin, sekä ilmastokriisiin ja tapoihin, joilla matkailualalla voidaan helpottaa sitä. Lopuksi tehdään selkoa matkailun nousevista trendeistä, joissa korostuvat vastuullisempi ja ympäristöystävällisempi suunta.

Matkailu on yksi nopeimmin kasvavista toimialoista koko maailmassa. Matkailu tuo mukanaan sekä positiivisia, että negatiivisia vaikutuksia maihin, yhteisöihin, kulttuureihin, kuten myös luontoon ja ilmastoon liittyen (Rahman 23.8.2019). Pohjimmiltaan matkailualalla viitataan kaikkeen toimintaan, joka liittyy ihmisten lyhytaikaiseen liikkumiseen paikkoihin, joissa he eivät yleensä oleskele tai asu. Matkailun motivaattoreita voivat olla esimerkiksi vapaa-ajan matkailu tai työmatkailu. Matkailuala tyydyttää ihmisten tarpeen matkustaa ja nähdä eri paikkoja. Se on toimialana laaja, ja pitää sisällään hotelli-, ja kuljetusalojen lisäksi muitakin aloja, ja sektoreita. (Barten 15.2.2024.) Matkanjärjestäjien ja hotellihenkilöstöjen lisäksi, matkailu luo muitakin työpaikkoja. Ravintola-, vähittäiskauppa- kuljetus- ja viihdeteollisuus hyötyvät kaikki matkailijoista.

Matkailualan luomat positiiviset vaikutukset voivat olla esimerkiksi taloudellisia. Vahvempi talous voi johtaa myös myönteisiin sosiaalisiin vaikutuksiin, joita näemme jokapäiväisessä elämässämme. (Hynes 5.10.2023.) Negatiiviset vaikutukset koskevat paikallisyhteisöjä, niiden ihmisiä ja kulttuureita, sekä eläimiä ja luontoa (Leahy 7.9.2023). Täydellinen tilanne olisi, jos matkailu pysyisi tasapainossa, jolloin matkailu olisi kestävä ja vastuullista. Jos matkailun tuomat negatiiviset vaikutukset ja kustannukset tiettyyn paikkaan ovat kuitenkin jatkuvasti suuremmat kuin hyödyt, matkailu tähän paikkaan ei ole kestävä pitkillä aikavälillä. (What is tourism? 23.9.2022.) Mutta mitä ovat kestävä kehitys, sekä kestävä ja vastuullinen matkailu, ja mitä ne pitävät sisällään?

### 2.1 Kestävä kehitys

Kestävällä kehityksellä tarkoitetaan kunnissa, kaupungeissa ja maissa tapahtuvaa jatkuvaa ja hallittua, alueellista, paikallista ja globaalia yhteiskunnallista muutosprosessia. Yksinkertaisuudessaan, kestävästä kehityksestä tarkoituksena on turvata hyvät elinolosuhteet sekä nykyisille, että tuleville sukupolville. (Kestävä Helsinki 2024.) Monet kestävästä kehityksestä strategiat tarjoavat positiivisia vaikutuksia niin terveyden, ilmaston kuin ympäristönkin kannalta. Kestävästä kehityksestä hyödyt näkyvät laajalla mittakaavalla ihmisten terveyden ja hyvinvoinnin parantamisella, sekä saasteiden ja ympäristöön liittyvien ongelmien vähenemisellä. (World Health Organization 2024.)

Osa kestävästä kehityksestä ovat ekologinen, sosiokulttuurinen ja taloudellisen kestävyys kolme pilaria, tai periaatetta. Ekologinen kestävyys on kykyä säilyttää ja suojella luontoa ja ympäristöä asianmukaisten käytäntöjen avulla, jotka vastaavat nykyisiä tarpeita vaarantamatta resurssien saatavuutta tulevaisuudessa. Siinä missä ekologinen kestävyys on luonnon ja ympäristön suojelua, keskittyy sosiokulttuurinen kestävyys ihmisiin ja yhteisöjen hyvinvointiin. Sosiokulttuurisen kestävyys tarkoituksena on ylläpitää tasa-arvoa, ihmisoikeuksia, koulutuksen ja terveydenhuollon saatavuutta, sekä ihmisarvoisen työn edistämistä. Sosiokulttuurisen kestävyys periaate luo osallistuvia yhteiskuntia ja vähentää eriarvoisuutta, sekä säilyttää sosiaalisen yhteenkuuluvuuden ja oikeudenmukaisuuden. Kolmas pilari eli taloudellinen kestävyys tukee taloudellisen toiminnan harjoittamista siten, että se säilyttää ja edistää pitkän aikavälin taloudellista hyvinvointia. Käytännössä sen tavoitteena on luoda tasapaino talouskasvun, resurssitehokkuuden, sekä sosiaalisen tasa-arvon ja rahoitusvakauden välille. Kestävän kehityksen pilarit liittyvät läheisesti toisiinsa, sillä niillä jokaisella toimialalla on heijastusvaikutus muihin. Esimerkiksi ekologisen ja taloudellisen kestävyys välillä on vahva yhteys, jossa hyvät ympäristökäytännöt, kuten vastuullinen resurssien hallinta, ovat välttämättömiä talouden vakauden ja elintarvikeketjun olemassaolon ylläpitämiseksi. (Enel Group 15.6.2023.)

Näiden kolmen pilarin liittäminen matkailualaan on elintärkeää kestävästä tulevaisuudesta kannalta. Matkailualalla ekologisen, sosiokulttuurisen ja taloudellisen kestävyys periaatteet, tulisivat näkyä sekä matkailualan yritysten, kuin myös matkailijoiden toiminnassa. Olennaista on auttaa säilyttämään luonnonperintöä ja biologista monimuotoisuutta. Matkailun tulisi siis hyödyntää optimaalisesti ympäristön resursseja. Sosiokulttuurisesta näkökulmasta, isäntäyhteisöjen aitoutta, heidän rakennettua ja elävää kulttuuria ja perintöä, sekä perinteisiä arvoja tulee kunnioittaa. Kulttuurienvälistä ymmärrystä ja suvaitsevaisuutta tulee edistää. On tärkeää varmistaa elinkelpoinen, pitkäaikainen taloudellinen toiminta, joka tarjoaa kaikille sidosryhmille oikeudenmukaisesti jakautuneita sosioekonomisia etuja, mukaan lukien vakaat työllistymis- ja tulonhankintamahdollisuudet, sekä sosiaalipalvelut vastaanottaville yhteisöille. Meidän tulisi myös myötävaikuttaa köyhyyden lievittämiseen. (UN Tourism s.a.)

Kestävämpää matkailua ajatellen on luotu ohjenuora, auttamaan ja kannustamaan matkailualan yrityksiä ja muita toimijoita, toimimaan yhdessä tiettyjen periaatteiden mukaisesti. Näitä periaatteita kutsutaan kestävästä matkailun periaatteiksi. Kestävästä matkailun periaatteet ovat matkailualan kannotto kohti kestävämpää matkailua ja tulevaisuutta. Kestävästä matkailun periaatteet viittaavat matkailun kehittämiseen ekologisen, sosiokulttuurisen ja taloudellisen näkökulman kautta. Keskeinen osa matkailun kehittämistä ja pitkän aikavälin kestävyys takaamista, on ylläpitää tasapainoa näiden kolmen pilarin välillä. (UN Tourism s.a.) Visit Finland on listannut 10 kestävästä matkailun periaatetta, joilla on tarkoitus varmistaa matkailutoimijoiden yhtenäinen suunta ja päämäärä kohti

kestävää matkailu-Suomea. Visit Finlandin kestävän matkailun periaatteissa korostuvat yhteistyön tekeminen, laatu, ja turvallisuus. Tärkeää on matkata kohti ekologista, kulttuurista, taloudellista sekä sosiaalista kestävyttä. Myös pitkäjänteisyydellä ja sitoutumisella on suuri merkitys. (Visit Finland s.a.a.)

Hyödyllinen viitekehys matkailuun, kuten moneen muuhunkin alaan, on Yhdistyneiden Kansakuntien eli YK:n 17 kestävän kehityksen tavoitetta (kuva 1). Näihin kestävän kehityksen tavoitteisiin viitataan usein lyhenteellä ”SDG”, eli ”Sustainable Development Goals”. YK:n 17 kestävän kehityksen tavoitetta hyväksyttiin kaikissa jäsenvaltioissa vuonna 2015. Tavoitteet ovat universaaleja ja ne koskevat kaikkia maita. Kestävän kehityksen tavoitteet odotetaan saavutettavan vuoteen 2030 mennessä tai aikaisemmin. (United Nations 2024.) Nämä tavoitteet tarjoavat suunnitelman ”ihmisten ja planeetan rauhalle ja hyvinvoinnille nyt ja tulevaisuudessa”. Kestävän kehityksen tavoitteet luotiin malliksi maille, mutta myös yksittäisille yrityksille ja yksityishenkilöille. Viitekehyksessä korostetaan, että rauha ja ympäristö, sekä köyhyyden vähentäminen liittyvät toisiinsa ja ovat riippuvaisia yhteisestä toiminnasta. (Tuppen 2021, 22.) Köyhyyden sekä muiden puutteiden lopettamisen on kuljettava käsi kädessä strategioiden kanssa, jotka parantavat ihmisten terveyttä ja koulutusta, epätasa-arvon vähentämistä ja talouskasvun vauhdittamista. Tämän kaiken tulee tapahtua samaan aikaan ilmastomuutoksen torjunnan, sekä ympäristön ja luonnon säilyttämisen kanssa. (United Nations 2024.)



Kuva 1. Agenda 2030 – Kestävän Kehityksen Tavoitteet (Suomen YK-Liitto s.a)

YK:n pääsihteeri esittää vuosittain SDG Progress -raportin, joka on kehitetty yhteistyössä YK-järjestelmän kanssa. SDG Progress -raportti perustuu globaaliin indikaattorikehykseen ja kansallisten tilastojärjestelmien tuottamiin tietoihin, sekä aluetasolla kerättyyn tietoon. Raportin avulla seurataan edistystä kohti kestävän kehityksen tavoitteita. (United Nations 2024.)

## 2.2 Kestävä ja vastuullinen matkailu

Kestävästä ja vastuullisesta matkailusta puhutaan usein synonyymeina, mutta näillä kahdella on selkeä ero keskenään. Kestävä matkailu on pitkän aikavälin tavoite, kun taas vastuullisella matkailulla tarkoitetaan prosessia, jossa yritykset, viranomaiset, turistit sekä muut sidosryhmät tekevät yhdessä konkreettisia toimia kohti kestävämmän ja vastuullisemman matkailun tulevaisuutta. (Ethical Adventures s.a.) Tuppenin vuonna 2021 julkaistussa kirjassa ”Sustainable Travel: An essential guide to positive impact adventures” paneudutaan vastuullisen matkailun aihepiiriin. Kirja toimii ikään kuin ohjenuorana ja tietopankkina vastuulliselle matkailijalle. Myös Vaulion ”Hidasta Matkaa” nimisessä kirjassa, liikutaan kestävän ja vastuullisen matkailun aihepiirien parissa. Kirjassa Vaulio kertoo (2021, 35), että vastuullisuus tuo tullessaan kaivatun muutoksen. Siinä missä kestävä matkailu on tavoite, vastuullinen matkailu taas on toimintaa ja tekoja kohti vastuullista matkailua. Se on siis matkailutoimintaa, jonka tavoitteena on tehdä paikoista ihmisille parempia asua ja vieraila.

Kestävällä matkailulla tarkoitetaan matkailualan kestäviä käytäntöjä. Pyrkimyksenä on tunnustaa ja ymmärtää kaikki matkailun aiheuttamat vaikutukset, niin positiiviset kuin negatiivisetkin. (Global Sustainable Tourism Council 2024.) Kestävä matkailu on siis matkailua, jolla on pitkällä aikavälillä enemmän myönteisiä kuin kielteisiä vaikutuksia niin luontoon, kulttuuriperimään, kuin taloudellisiin ympäristöihin (What is tourism? 23.9.2022). Epäkestävästi hoidettu matkailu voi aiheuttaa jätteen ongelmia, johtaa maaperän eroosioon, lisätä luonnollisten elinympäristöjen häviämistä, sekä lisätä paineita jo uhanalaisille lajeille. Nämä negatiiviset vaikutukset voivat nopeuttaa juuri sen ympäristön tuhoamista, josta matkailuteollisuus on riippuvainen. (Gallagher 24.6.2022.)

Kestävän matkailun perimmäinen tavoite on vähentää matkailun vaikutuksia paikallisiin yhteisöihin ja ympäristöön. Tämä tarkoittaa resurssien optimaalista käyttöä ylikulutuksen välttämiseksi, luonnonsuojelun edistämistä, sekä tietoista pyrkimistä paikallisten perinteiden ja perinnön kunnioittamiseen ja säilyttämiseen. Kestävään matkailuun liittyy olennaisesti hiilidioksidipäästöjen huomioiminen, jokaisessa matkan vaiheessa. Lentäminen ja siitä aiheutuvat päästöt ovat yleensä suurin keskustelunaihe matkailusta aiheutuvien hiilidioksidipäästöihin liittyen. (Tuppen 2021, 27.) Asettamalla kestävän matkailun etusijalle, hallitukset, matka-, ja lentoyhtiöt, hotellit, ravintolat ja matkailijat voivat kaikki yhdessä auttaa varmistamaan, että matkailu on mahdollista myös tuleville sukupolville. Toimimalla yhdessä paikallisten ihmisten hyödyksi ja matkailun aiheuttamien haittojen minimoimiseksi, luo se yhtenäisyyttä koko maailmassa. (Barten 11.2.2024b.)

Yhä useammat matkailijat sekä matkailualan yritykset ovat tulleet tietoisiksi ilmastokriisistä ja alkaneet huomioimaan hiilijalanjälkeään, sekä ottamaan askeleita kohti kestävä matkailua (Azzahra 23.8.2023). Matkailuyritystä voidaan pitää kestävä, kun se pystyy vastaamaan matkailijoiden tarpeisiin samalla kun niillä on vähäinen vaikutus luonnonvaroihin. Kestävä matkailuyritys myös tuottaa pitkäaikaisia työpaikkoja paikallisille. Luomalla positiivisia kokemuksia paikallisille, oikein toteutulla ja hoidetulla kestävä matkailulla on mahdollisuus vastata nykyajan tarpeisiin ja vaatimuksiin, tulevaisuudesta tinkimättä. Kestävä matkailuyritys pyrkii aina ensin vähentämään päästöjä ja kompensoimaan sen, missä he eivät voi vähentää. Esimerkiksi hiilikompensointia edistävien yritysten määrä on viime aikoina lisääntynyt. Hiilikompensoinnin ideana on kompensoida syntyneet kasvihuonepäästöt, vähentämällä tai lakkauttamalla päästöjen synty muualta. (Gallagher 24.6.2022.)

Esimerkki matkailualan yrityksestä, joka pyrkii toimimaan kestävämmän, on hotelliketju Iberostar. Se on sitoutunut olemaan tuottamatta jätettä vuoteen 2025 mennessä. Tämän saavuttamiseksi Iberostar vähentää, käyttää uudelleen ja kierrättää kaikkia sen tiloihin tulevia fyysisiä tuotteita. Vuodesta 2020 alkaen kaikki Iberostar-hotellit ovat myös vapaita kertakäyttömuovista. Se tekee Iberostarista ensimmäisen hotelliketjun, joka on ottanut tällaisen askeleen lähemmäs kestävä kehitystä. Vuoteen 2030 mennessä Iberostar on myös sitoutunut tekemään kaikesta toiminnastaan hiilineutraalia. Tätä varten se kehittää energiatehokkuutta, käyttää mahdollisuuksien mukaan uusiutuvaa energiaa ja korvaa asteittain fossiiliset polttoaineet sähkövoimalla. (Iberostar 2024.)

Siinä missä kestävä matkailu on tavoite, vastuullinen matkailu pyrkii tekojen kautta sekä minimoimaan, että kääntämään matkailusta johtuvia negatiivisia vaikutuksia positiivisiksi. Negatiivisia vaikutuksia voivat olla liikaturismi, perintökohteiden ja ympäristön tuhoutuminen, sekä haitalliset yhteiskunnalliset muutokset. Tarkoitus on varmistaa, että matkailijoiden päätöksillä ja toimilla on positiivinen vaikutus yhteisöihin ja ympäristöön. Vastuullisen matkailijan tulee ymmärtää kuinka hänen toimintansa vaikuttaa kohteeseen ja sen paikallisyhteisöihin, varmistaen että vaikutus on myönteinen. (Brogan Abroad 31.1.2024.)

Vastuullisen matkailun periaatteisiin kuuluu paikallisten ihmisten pitkäaikaisen taloudellisen hyödyn ja sosiaalisten ja kulttuuristen etujen tarjoaminen, sekä eläinten, luonnon ja ympäristön suojelu. Matkailun tulee vaikuttaa myönteisesti kansainväliseen ymmärrykseen ja paikallisten perinteiden, tapojen ja arvojen kunnioittamiseen. Matkailijoiden tulee toimia kunnioittavasti paikallisia ihmisiä kohtaan. Matkailutoiminnalla ei saa olla kielteisiä seurauksia villieläimille tai ympäristölle. Vastuullinen matkailu ei kuitenkaan viime kädessä tarkoita itsensä rajoittamista. Vastuullinen matkailu pikemminkin rohkaisee matkailijaa kokemaan ja ymmärtämään ympäristöään paremmin. Tavoitteena on saada ihmiset tietoisiksi matkailun vaikutuksista paikallisiin ympäristöihin ja yhteisöihin, sekä varmistaa, että tämä vaikutus on pitkällä aikavälillä myönteinen. (Pears 3.7.2023.)

Kestävään kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun liitetään useasti myös termi, tietoinen matkailu (conscious travel). Tietoisella matkailulla tarkoitetaan matkailua niin, että matkailija on tietoinen ympäristöstään matkustaessa ja esimerkiksi matkailukohteen asukkaista (Vaulio 2021, 36). Yksinkertaisimmillaan, tietoinen matkailu on siis vastuullista matkailua. Tietoiset matkailijat ovat ihmisiä, jotka välittävät vaikutuksistaan ihmisiin, talouksiin ja ekosysteemeihin. Tietoiseen matkustamiseen liittyy siis luonnollisesti vierailtuihin paikkoihin ja niiden ihmisiin tutustuminen. Tietoinen matkailija vierailee kehittyvissä kohteissa, massaturismin vaurioittamien kohteiden sijasta. Tietoinen matkailija valitsee majoituksen, joka hyödyttää paikallista taloutta ja hän myös huolehtii ympäristöstään, tekee ostoksensa paikallisesti ja toimii ennen kaikkea kunnioittavasti ympäristöään kohtaan. (FollowAlice 6.4.2023.) Kestävään ja vastuulliseen matkailuun liittyy myös ekomatkailu, jossa yhdistyy matkustaminen ja suora osallistuminen luonnonsuojeluun tai paikalliseen ympäristön tukitoimiin. Ekomatkailu liitetään usein kestäväään matkailuun, ja sillä uskotaan olevan positiivinen vaikutus matkailuun pitkällä aikavälillä. (Azzahra 23.8.2023.)

### **2.3 Kestävän ja vastuullisen matkailun Suomi**

Kestävän ja vastuullisen matkailun agendaa Suomessa ajaa Visit Finland, joka on osa Business Finland organisaatiota. Business Finlandin tarkoitus on auttaa yrityksiä kasvamaan ja menestymään globaalilla mittakaavalla, samalla edistämällä yritysten ja tutkimusryhmien yhteistyötä. Business Finlandin agenda on tehdä Suomesta maailman vetovoimaisin ja kilpailukykyisin innovaatioympäristö. Business Finland on vannoutunut myös luomaan Suomesta houkutteleva investointi- ja matkailukohde. (Business Finland s.a.)

Visit Finlandin visio on tehdä Suomesta kestävä matkailun kohdemaana, edistämällä Suomen kiinnostavuutta matkailumaana. Visit Finland auttaa yrityksiä sekä matkailualueita ja -kohteita kasvamaan niin paikallisesti kuin kansainvälisesti, kestävien toimien kautta (Visit Finland s.a.b) Visit Finland on kehittänyt Sustainable Travel Finland- ohjelman, joka on suunnattu matkailualan yrityksille ja matkailukohteille. Ohjelma auttaa matkailualan yrityksiä toimimaan vastuullisemmin, samalla ohjaten niitä kohti kestävä kehitystä. Sustainable Travel Finland -merkki myönnetään jokaiselle yritykselle ja matkailukohteelle, joka käy koko ohjelman kokonaisuudessaan läpi ja täyttää kriteerit. (Visit Finland s.a.c.)

Visit Finland mittaa kestävä matkailun edistymistä Suomessa ja on julkaissut Kestävän matkailun tila 2022-raportin. Raportti on ensimmäinen laatuaan ja se kertoo kestävä matkailun tilasta Suomessa, indikaattoritietoja hyödyntäen. Näitä tietoja ei aikaisemmin ole ollut saatavilla. Raportti tuo ilmi sen, että Suomen matkailualan yritykset ja matkailukohteet työskentelevät ahkerasti kestävämmän ja vastuullisemman matkailu-Suomen saavuttamiseksi (kuva 2). Ilmastonmuutoksen hidasta-

minen on myös suuri tekijä. Matkailijoista 90 prosenttia ajattelee Suomen olevan kestävä matkailukohde. Suurimmat ympäristöä ja luontoa koskevista haitoista Suomessa, johtuvat liikenteen päästöistä. 75 prosenttia matkailuun liittyvistä päästöistä on liikenteen päästöjä. Niistä 40 prosenttia syntyy pelkästään lennoista. Suomen lentomatkojen päästöintensiteetti on EU-keskiarvoa puolet suurempi ja syy löytyykin Suomen sijainnista. (Visit Finland 2023, 4-6.)



Kuva 2. Kestävän matkailu Suomessa 2022 (Visit Finland 2023)

Koko Suomessa on asetettu Euroopan komission 2030 Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti tavoitteet kohti vastuullista matkailua. Näillä periaatteilla on ollut merkitystä Suomen tavoitteiden muuntautumiseen, kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti. Kestävään matkailuun onkin investoitu Suomessa useita miljoonia euroja vuosien 2017 ja 2020 välisenä aikana. (Lapland.fi s.a.)

## 2.4 Matkailualan vaikutus ilmastokriisiin

Ilmastonmuutos ja ilmastokriisi ovat ajankohtaisia aiheita, jotka koskevat meitä kaikkia. Matkailun peruselementti on matkustaminen paikasta toiseen ja siitä syntyy päästöjä. Matkailuala tuottaa noin kymmenesosan ilmastokriisin aiheuttamista kasvihuonepäästöistä. Käytännössä puolet liikenteen päästöistä tulee maailmanlaajuisesta matkailusta. Matkailu on tärkeää monille tahoille, mutta ilmastonmuutos ja maapallon lämpeneminen vaarantavat osan toimialasta. (Shine 14.8.2023.) Ilmastonmuutoksen kielteiset vaikutukset matkailuun ovat nähtävissä aina jäätiköiden sulamisesta

kuoleviin koralliriuttoihin. Alan tulevaisuutta uhkaavat vakavasti ympäristön heikkeneminen, ankarat sääolosuhteet ja lämpötilojen nousu. (Smail 28.12.2023.) Matkailuala voi vahingoittaa esimerkiksi villieläimiä ja elinympäristöjä. Nykyiset matkailutottumuksemme aiheuttavat kohtuullisen määrän hiilidioksidipäästöjä (Tuppen 2021,18).

Ilmastonmuutos ja lämpötilojen nousu näkyy ympäri maailmaa. Kreikka sai vuonna 2023 kokea ilmastokriisin aiheuttaman lämpöaallon, joka sai aikaan laajoja maastopaloja, veden puutetta ja sairaalakäyntien kasvua. Kreikka, jossa turismi ja matkailu muodostavat 15 prosenttia bruttokansantuotteesta eli BKT:sta, joutui evakuoimaan yli 2 000 lomailijaa Rodoksen saarella syttyneiden metsäpalojen takia. (Smail 28.12.2023.) Kohonneet lämpötilat eivät ole vain päättäneet lomiam, vaan ne ovat jopa estäneet joitakin matkailijoita lähtemästä reissuun kokonaan. Esimerkiksi lentokoneiden on vaikeampi nousta maasta kuumemmissa olosuhteissa. (Shine 14.8.2023.)

Ilmastonmuutos tuo mukanaan myös sääkatastrofeja. Myrskyt ja tulvat ovat kaksi suurta sääkatastrofia, joilla voi olla pitkäaikainen negatiivinen vaikutus matkustajien kysyntään ja infrastruktuuriin. Vaikutukset voivat kestää kuukausia, tai jopa vuosia. Esimerkiksi Puerto Ricon BKT:sta 6,5 prosenttia tulee matkailusta. Hurrikaani Maria tuhosi saarta iskiessään vuonna 2017. Tämä vaikutti matkailijoiden määrään, ja vuonna 2019 kävijöitä oli 36 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2016. Äärimmäinen kuumuus vahingoittaa myös matkailijoita houkuttelevia maapallon luonnonaarteita. Ilmastonmuutos on aiheuttanut Australian Ison valliriutan korallien vähenemisen puoleen, vuodesta 1995. Ilmastonmuutos on vahingoittanut myös vakavasti monia Aasian rantoja sekä koralliriuttoja (Smail 28.12.2023).

Nykyään liikenne on matkailun suurin kasvihuonepäästöjen lähde. Keskimäärin lentokoneet ja autot tuottavat eniten hiilidioksidia matkustajaa kohden. Bussit, lautat sekä junat ovat ekologisempi valinta (Sustainable Travel International 2024). Suuri osa liikenteen päästöistä siis muodostuu tieliikenteestä. Suomessa henkilöautoliikenne aiheuttaa tieliikennettä koskevista kasvihuonepäästöistä yli puolet. Rautatieliikenteen osuus liikenteestä johtuviin kasvihuonepäästöihin on vain 0,5 prosenttia (Ilmasto-opas.fi 31.5.2022). Vaulio kertoo kirjassaan (2021, 253), että ”Emme voi jatkaa fossiilisten polttoaineiden käyttöä kuten tähän asti. Tilalle on otettava tuuli- ja aurinkovoimaa, lämpöpumppuja ja geotermistä energiaa. Lento- ja meriliikenteessä meidän tulisi käyttää kestävästi tuotettuja biopolttoaineita, tosin kaikkea nykyistä liikennettä ne eivät riitä kattamaan”.

Positiivista kuitenkin on, että ilmastokriisiin ja ilmastonmuutokseen voidaan vaikuttaa. Tärkeimpiä keinoja ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ovat fossiilisista polttoaineista luopuminen, sekä kestävien uusiutuvien energialähteiden hyödyntäminen. Näiden ohella on tärkeää kiinnittää huomiota energiansäästöön ja energiatehokkaisiin valintoihin. Liikenteen sähköistämällä on myös positiiv-

vista vaikutusta ilmastonmuutokseen. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseen kuuluu myös metsien suo-  
jelu ja metsäkadon pysäyttäminen, johon liittyy olennaisesti luonnollisten hiilinielujen tehostaminen.  
(Vaulio 2021, 253.) Hiilijalanjäljen pienentäminen onnistuu lentämällä vähemmän. Matkailualan hii-  
lidioksidipäästöjen ongelmana on ilmailualan kasvu, Tuppen muistuttaa (2021, 28).

Matkailijan valinnoilla on vaikutusta. Tapoja vaikuttaa on monia, ja jo yksi vastuullinen valinta on  
askel kohti kestävämpää tulevaisuutta. Vaulio toteaa kirjassaan (2021, 319–323), ”Muutos alkaa  
siitä, että astumme ulos omasta lokerostamme. Siitä lokerosta, jossa on valmiiksi pureksitut ajatus-  
mallit”. Vaulio kehoittaaakin matkailijoita miettimään matkalle lähtemistä kahteen kertaan ja valitse-  
maan vastuullisia valintoja matkaillessa, jokaisella matkalla. Yksi tapa auttaa suojelemaan ilmasto-  
kriisiltä vaarassa olevia maita, talouksia ja ihmisiä, on kestävän matkailun harjoittaminen, joka on  
myös yksi YK:n kestävän kehityksen tavoitteista (Shine 14.8.2023). Jotta voimme matkustaa kestä-  
västi, on ilmastokriisi pysäytettävä. Tätä varten on vähennettävä hiilidioksidipäästöjä, Tuppen lisää  
(2021, 24). Pears ehdottaa (3.7.2023), että matkailijan kannattaisi yrittää säästää energiaa, sähköä  
ja vettä, ostokset ja syönti tulisi tehdä paikallisesti, sekä vierailtujen paikkojen ympäristöä, kulttuu-  
ria ja ihmisiä tulisi kunnioittaa. Yksi vaihtoehto on valita vastuullinen matkatoimisto, tai yöpyä vain  
ympäristöystävällisissä lomakohteissa. Jotkut lomakohteet käyttävät vain uusiutuvaa energiaa, ke-  
räävät sadevettä ja vähentävät jätettä. (Shine 14.8.2023.) Vaihtoehtoisen kulkuneuvon valinta on  
myös vastuullisempi valinta. Vaikka matkailuala onkin historiallisesti ollut riippuvainen lentämi-  
sestä, on muutos tulossa. Matkanjärjestäjät lisäävät lentovapaita reittejä ja hallitukset investoivat  
parempiin linja-auto, juna- ja lautta- infrastruktuureihin. Hitaasti kulkeminen ja matkaaminen ju-  
nalla, linja-autolla, veneellä tai pyörällä tuo matkailuun ja matkasuunnitelmiin uuden ulottuvuuden.  
(Tuppen 2021, 30–31.) Jos vaihtoehtoisen kulkuneuvon valinta ei ole mahdollista, lentäminen il-  
man välilaskua ja pidemmän ajan viettäminen kohteessa voivat auttaa säästämään hiilidioksidia.  
Lentokoneet kuluttavat enemmän polttoainetta, mitä useammin ne nousevat, Gallagher kertoo.  
(24.6.2022.)

## **2.5 Nousevat matkailutrendit: ympäristöystävällisempi ja vastuullisempi suunta**

Ilmasto- ja ympäristökriisin keskellä on etsittävä muuntautuvia ja uudistavia kokemuksia. Tällaisia  
kokemuksia voivat olla matkailu, joka rahoittaa luonnonsuojelua ja vahvistaa syrjäytyneitä yhteis-  
kunnan osia, tai auttaa matkailijoita tutustumaan luonto- ja kulttuuriperintöön (Tuppen 2021, 11).  
Matkailijoiden matkailutottumukset tulevat myös muuttumaan monin eri tavoin. Esimerkiksi nouse-  
vat lämpötilat tulevat vaikuttamaan matkailumalleihin ja -trendeihin. Turistit alkavat matkustaa mie-  
lueummin keväällä ja syksyllä, kuumien kesäkuukausien sijaan. Matkailijat alkavat valita myös vii-  
leämpiä kohteita. (Shine 14.8.2023.)

Nousevissa matkailutrendeissä korostuvat kestävyys, sekä ympäristöystävällisempi ja vastuullisempi suunta. Kestävä matkailu on itsessään nouseva matkailutrendi, jolla on ympäristöystävällisempi ja vastuullisempi suunta ja vaikutus maapalloon. Matkailijat tulevat yhä tietoisimmiksi matkustamisen kielteisistä vaikutuksista ja yrittävät tehdä kestävämpiä päätöksiä matkaillessa. Kestävän matkailun toimia ovat paikallisten talouksien tukeminen, hiilijalanjäljen pienentäminen, massaturismin kanssa kamppailevien kohteiden vältteleminen, sekä palveluiden osto ympäristöystävällisiä ja kestäviä käytäntöjä noudattavilta yrityksiltä. (Fonseca 14.12.2023.) Matkailuyritykset kehittävät jatkuvasti uusia matkapaketteja ohjaamaan ja auttamaan matkailijoita toimimaan moraalisesti, sekä tekemään vastuullisempia päätöksiä (Vaulio 2021, 317).

Digitaalisen matkailualan yksi johtavista yrityksistä, varaussivusto Booking.com julkaisi 2023 Sustainable Travel -raportin, jossa käsitellään kestävää matkailua. Raportissa esitellään tehty tutkimus kestävästä matkailusta ja sen tulokset. Kuvassa 3 esitellään osa tutkimuksen tuloksista. Vastauksia raportissa kerättiin yli 33 000 matkailijalta, ympäri maailmaa. Vastaustulokset osoittavat sen, että suurin osa matkailijoista haluaa matkustaa kestävämmiin. Tutkimuksesta selviää, että noin 76 prosenttia vastaajista haluaa matkustaa kestävästi seuraavien 12 kuukauden ajan. Tutkimustulokset tuovat esille myös matkailijoiden halun etsiä lisää tapoja vähentää negatiivista vaikutusta matkailullaan, tekemällä kestävämpiä valintoja. Tällaisia valintoja ovat esimerkiksi liinavaatteiden uudelleenkäyttö hotelleissa ja ilmastointilaitteen sammuttaminen, kun huoneessa ei oleskella. Vaikka moni matkailija haluaakin tutkimustuloksien mukaan matkustaa kestävämmiin, vaikuttavat kustannukset matkailuvalintoihin. 76 prosenttia vastaajista kokee, että kustannusten nousu ja maailmanlaajuinen energiakriisi vaikuttavat matkailijoiden budjetteihin. 49 prosenttia vastaajista kokee kestävien matkailuvaihtoehtojen olevan liian kalliita, kun taas 43 prosenttia vastaajista kokee olevansa valmiita maksamaan hieman enemmän tukeakseen sertifioituja, kestäviä matkailuvaihtoehtoja. (Booking.com 2023, 4–8.)



Kuva 3. Booking.com 2023 Sustainable Travel Report (Booking.com 2023).

"Hidasta matkaa" on yksi matkailualan uusista trendeistä. Kyseinen matkailutrendi kehottaa luopumista niin sanotusta *bucket list*- lähestymistavasta, jossa valitaan mahdollisimman monta kohdetta. Sen sijaan matkailijat pysyisivät yhdessä paikassa ja kokisivat paikallisen kulttuurin kunnolla ja pidempään. (Shine 14.8.2023.) Vaikka termi onkin jossain määrin jäljessä, on käsite hyödyllinen, mitä tulee matkailun yleisten ympäristövaikutusten vähentämiseen. Matkailijoiden tulisi valita hitaampi, tietoisempi tie (Crosswell 11.1.2022). Vaulio kiteyttää kirjassaan "Hidasta Matkaa" (2021, 149) trendin yhteen lauseeseen: "Matkusta mieluummin harvemmin ja viivy pidempään". Lentokoneiden hylkääminen tai lentojen vähentäminen on osa hidasta matkaa, Shine lisää (14.8.2023). Hitaasti liikkuminen on myös ympäristöystävällisempää, mikä tukee ilmastokriisin pysäyttämistä, mutta voi myös auttaa matkailijoita löytämään uudelleen matkailun ilot (Tuppen 2021, 72).

Hidas matkustaminen helpottuukin lähitulevaisuudessa ja samalla matkailijoiden ilmastotietoisuus lisääntyy. Kestävämpien kulkuneuvojen valitseminen tulee olemaan helpompaa ja suositumpaa. Kestävien kulkuneuvojen käyttö vähentää saasteita ja kasvihuonepäästöjä, sekä säästää rahaa, resursseja, sekä polttoainetta. Erityisesti Euroopassa keskitytään vaihtoehtoihin kulkuneuvoihin, lentokoneiden sijasta. Kestävistä kulkuneuvoista junat ovat ympäristöystävällisimpiä. Junalla matkustaminen ja matkailu kaupunkien välillä tai pitkillä matkoilla, vapauttaa vähiten kasvihuonekaa-

suja ilmaan, kaikista kulkuneuvoista. Kävelyn ja pyöräilyn lisäksi junalla matkustaminen on edelleen yksi vihreimmistä ja ympäristöystävällisimmistä vaihtoehdoista. (Modeshift 9.5.2023.) Junat on tunnettu jo pitkään ekoystävällisenä kulkuneuvona, mutta teknologian kehityksen ansiosta junista tulee tulevana vuosina entistä kestävämpiä ja ympäristöystävällisempiä (National Rail Network 19.12.2023). Uusien junareittien avaamisella ja esimerkiksi yöjunamahdollisuuksien lisääntymisellä on suora vaikutus matkailijaan ja hänen tekemiinsä päätöksiin. Uudet reitit helpottavat vastuullista matkailijaa tekemään kestäviä ja vastuullisia valintoja kulkuneuvoa valittaessa.

### 3 Juna vastuullisen matkailijan kulkuneuvona

Tässä luvussa keskitytään junamatkailuun ja sen rooliin kestävässä ja vastuullisessa matkailussa. Tässä luvussa tutustutaan junamatkailuun ympäristöystävällisempänä kulkuneuvovalintana, sekä perehdytään lähemmin junamatkailuun Suomessa ja Euroopassa. Luvussa tehdään selkoa junamatkailun eduista ja haasteista, sekä myös junamatkailusta, osana kestävästä tulevaisuudesta.

Ihmisten matkailutottumuksissa ja -valinnoissa on tapahtunut muutoksia. Miljoonien lentomatkustajien vuosittain jättämä hiilijalanjälki aiheuttaa huolta ja vaikuttaa vallitsevaan ilmastokriisiin. Ihmiset ovat tulleet yhä tietoisimmiksi kestävien käytäntöjen kautta vastuullisimmista kulkuvälineistä ja muista matkailuun liittyvistä valinnoista. (Haque 4.12.2023.) Lähes kaikella matkustamisella on jonkinlainen negatiivinen vaikutus ympäristöön. Saatavilla on kuitenkin ympäristöystävällisempiä kulkuneuvoja, jotka vievät matkailijan perille ekologisemmin. Tällainen ympäristöystävällisempi vaihtoehto on juna.

#### 3.1 Kestävien yhteyksien luominen rautateillä

Junamatkailu ei ole koskaan ollut muodikkaampaa. Junamatkailun suosion paluu piilee nostalgiasa ja tarpeessa hidastaa matkaa, niin fyysisesti, henkisesti kuin ympäristöllisesti (Cox 2023). Tuppenin (2021, 74) mukaan junien suosio taas piilee siinä, että jokaiselle löytyy jotakin, oli kyseessä sitten Orient Expressin ylellisyys, tai parin päivän matka Trans-Mongolian Expressin kyydissä.

Junat ovat teknologian ansiosta kehittyneet suuresti. Ne ovat nopeita ja moderneja, sekä tarjoavat mukavan ympäristön tehdä esimerkiksi töitä matkan ajan. Jotkut maailman kauneimmista näkymistä voi nähdä vain junan ikkunasta, koska suuri osa junareiteistä kulkee upeiden paikkojen läpi, joissa autot tai bussit eivät kulje. (Sharir 2.9.2022.) Junaradat kulkevat eri puolilla maailmaa ja vaikka jotkut paikat soveltuvatkin paremmin junamatkailuun kuin toiset, jokaiselta mantereelta löytyy loistava junamatka, Tuppen muistuttaa (2021, 74).

Pitkät odotusajat lentokentillä, myöhästyneet lähdöt ja jalkatilan puute vaikuttavat ihmisten päätökseen valita juna lentokoneen sijasta (Khandakar 6.6.2023). Vaikka auto koetaankin mukavaksi tavaksi matkustaa ja risteilyt viehättävät matkailijoita, on junalla matkustamisella ainutlaatuisia vetotekijöitä, jotka vetoavat matkailijoihin. Näistä vetotekijöistä kestävyys ja vastuullisuus ovat nykyään tärkeitä ihmisille. Junat tuottavat vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin lentokoneet, mutta myös kymmenen kertaa vähemmän päästöjä matkustajaa kohden, kuin vastaava automatka. (National Rail Network 19.12.2023.) Koska junat ovat yhteisöllisiä kulkuneuvoja, myös polttoaine jakautuu monen matkailijan kesken, verrattuna yksittäiseen matkustamiseen (Sharir 2.9.2022). Junamatkan

hiilidioksidipäästöjen määrä riippuu siitä, toimiiko juna dieselillä vai sähköllä. Äskettäin kehitetyt vetikäyttöiset junat ovat maailman ympäristöystävällisimpiä junia. Ne eivät päästä sivutuotteena mitään muuta kuin höyryä ja aiheuttavat vain vähän melua. Coradia iLint on maailman ensimmäinen vetypolttokennolla toimiva matkustajajuna. Juna kulkee Saksan Salzgitteristä, Puolan Żmigródiin.

Hiilidioksidipäästöjen lisäksi on olemassa vähemmän tunnettuja päästöjä, kuten typen oksideja. Niillä on paljon huonompi vaikutus ja niitä joutuu ilmakehään nimenomaan lentomatkan aikana. Kaiken kaikkiaan lentokone on ympäristön kannalta ylivoimaisesti huonoin kulkuväline, erityisesti lyhyillä matkoilla. Lyhyemmät kotimaan lennot ovat keskimäärin huonompia kuin pitkän matkan lennot, koska lentokoneen nousuun ja laskuun tarvitaan enemmän polttoainetta. Erilaisten päästöjen lisäksi on lentokoneiden kaltaisista kulkuneuvoista muutakin haittaa. Noin kolmannes eurooppalaisista ja amerikkalaisista altistuu säännöllisesti epäterveelliselle melutasolle. Eri kulkuneuvoista aiheutuva melu on haitallista sekä ihmisille, että eläinten hyvinvoinnille. Melu voi aiheuttaa korkeaa stressitasoa, unihäiriöitä, kohonnutta verenpainetta ja korvien tinnitusta. Pahimmassa tapauksessa melu voi haitata jopa lasten oppimiskykyä ja muistia. Vaikka junat aiheuttavatkin melua niitä lähellä oleville, on haitallinen melutaso yleensä vähäisempi ja vaikuttaa harvempiin ihmisiin kuin lentoreitit. Lentokoneiden melutaso on noin 120 desibeliä, kun taas junien välittömässä läheisyydessä arvioidaan olevan noin 85 desibeliä. (Crosswell 11.1.2023.)

### **3.2 Junamatkailu Suomessa ja Euroopassa**

Junamatkailu on mahdollista melkein jokaisessa maailman kolkassa, mutta junaverkostojen kattavuus, mahdollisuudet ja suosio vaihtelevat suuresti eri maanosien välillä. Euroopan sisäinen junaliikenne on vertaansa vailla. Junalla kulkeminen Euroopassa on helppoa ja sujuvaa. Junia nimittäin kulkee kaikkialla Euroopassa. Euroopan junaverkoston kuuluu suuri kasti erilaisia junia, makuujunista aina suurnopeusjuniin, joilla voi kulkea päivällä tai yöllä. (Eurail 2024a.) Junamatkailu Euroopassa on saavuttanut omanlaisensa suosion kansainvälisellä tasolla, esimerkiksi Interrailin kautta. Interrail passi tarjoaa oivan tavan kulkea läpi Euroopan ympäristöystävällisesti junalla. Interrail passi on matkalippu, jolla voi matkustaa melkein kaikissa junissa Euroopassa. Lippuun kuuluu 35 rautatie- ja lauttayhtiötä 33 maassa, sekä yli 30 000 eri kohdetta. Useimpiin juniin riittää Interrail passi, mutta jotkut junat vaativat erillisen lisäpaikkavarauksen. Interrail tarjoaa tietynlaisen vapauden matkailijalle tarjoamalla erilaisia Interrail passeja. (Interrail 2024.)

Euroopassa matkailevat voivat nyt nukahtaa Brysselissä ja herätä Prahassa uuden makuujunapalvelun käynnistämisen myötä (Deli'Anna 25.3.2024). European Sleeper on vuonna 2021 perustettu osuuskunta, joka tarjoaa yöjunapalveluita Euroopassa. Good Night Sleep -niminen yöjunapalvelu tarjoaa muun muassa matkailijalle mahdollisuuden matkustaa yhdessä yössä Belgian pääkaupungista Brysselistä, Tšekin pääkaupunkiin Prahaan mukavasti yöjunan kyydissä. (European Sleeper

2024.) Myös ranskalainen uusi tulokas Midnight Trains lupaa mullistaa yöjunamatkailun, tarjoamalla mukavia hyttejä reiteillä Pariisista Milanoon, ja Edinburghista Pariisiin vuoden 2024 loppu puolella (Cox 2023). Vuodesta 2025 lähtien, Midnight Trains aikoo avata uuden reitin vuodessa, Pariisista muualle Eurooppaan. Reittien tarkoitus on yhdistää Ranskan pääkaupunki Venetsiaan, Barcelonaan, Firenzeen ja Madridiin. (Hughes 9.3.2023.)

Kun puhutaan junamatkailusta, Suomi ei yleensä tule kansainvälisellä tasolla monelle ensimmäisenä mieleen. Se johtuu Suomen maantieteellisestä sijainnista, sekä olemattomista raideyhteyksistä muualle Eurooppaan. Suomen ainoat junayhteydet muualle Eurooppaan kulkevat Venäjän kautta, mutta Ukrainan sodan myötä Suomen itäraja suljettiin vuoden 2023 lopussa. Näin ollen Suomen ainoat nykyiset rautatieyhteydet muualle Eurooppaan katkaistiin. (Valtavaara 25.2.2024.) Vuoden 2024 lopussa valmistuvaa Haaparanta-Tornio junayhteyttä käsitellään alaluvussa 3.4.

Muihin pohjoismaihin verrattuna, Suomi on eristäytyneempi. Esimerkiksi Ruotsin Tukholmasta pääsee Tanskan Kööpenhaminan kautta muualle Eurooppaan junalla (Eurail 2024b). Vaikka Suomi onkin syrjässä, eikä se loistakaan kansainvälisen junamatkailun valokeilassa, on Suomen sisäisellä junamatkailulla omanlaisensa viehätys. Helsingistä pääsee Lappiin päivittäin usean junavuoron kyydissä ja öisin myös yöjunat vievät matkailijoita pohjoiseen. Suomalaiset junat ovat hyvin varustettuja. Niistä löytyy leikkihuoneita lapsille, sekä kyytiin saa tuoda myös esimerkiksi polkupyöriä. Tarjolla on myös yö- ja autojunia. (Wood 23.1.2018.)

Junamatkojen osuus matkustustavoista Suomessa on noin 11 prosenttia (Visit Finland 2023, 7). Suomen rataverkko ja sen ylläpito ja kehittäminen kuuluvat Väylävirastolle (Väylävirasto 17.1.2024), kun taas Suomen junia operoi pääsääntöisesti VR-yhtymä Oyj (VR Group 2024, a). VR-yhtymä Oyj eli VR Group on Suomen valtion omistama palveluyritys, joka on keskittynyt tarjoamaan matkustuksen, logistiikan sekä kunnossapidon palveluita. Yrityksestä puhutaan myös yleensä lyhenteellä VR. VR tarjoaa henkilö- ja tavaraliikenteen junapalveluita ja sillä on useampi liiketoimintayksikkö. VR Kaukoliikenne sisältää kaukojunamatkat koko Suomessa, kun taas VR Kaupunkiliikenne keskittyy lähijunien, sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteeseen Suomessa, sekä Ruotsissa. VR Transpoint tarjoaa logistiikkapalveluita Suomen rautateiden lisäksi myös maanteillä, ja lisäksi VR FleetCare pitää huolen kilpailukykyisen henkilö- ja tavaraliikenteen kunnossapidosta. (VR Group 2024, a.) Suomen rataverkko, ja sen eri kunnossapitoalueet ovat nähtävissä kokonaisuudessaan kuvassa 4. Vain pieni osa rataverkosta on matkustajakäytössä.

## Liikenneviraston kunnossapito- ja isännöintialueet



Kuva 4. Suomen rataverkko. Liikenneviraston kunnossapito- ja isännöintialueet s.a.

VR on omalla tahollaan pyrkinyt työskentelemään kohti kestävämpää ja vastuullisempaa matkailua. Se on muun muassa panostanut junaliikenteessä energiatehokkuuteen lisäämällä energiatehokkaampaa kalustoa. Lisäksi VR on ottanut käyttöön DAS-järjestelmän, joka avustaa kuljettajaa energiatehokkuudessa, neuvomalla kuljettajaa hidastamaan sekä kiihdyttämään. VR on listattu Sustainable Brand Indexissä vastuullisimpien matkailutoimijoihin vuonna 2024, sekä ansainnut myös Sustainable Travel Finland merkin. (VR 2024.) VR on myös kiinnittänyt huomiota asiakaskokemuksen ja -tyytyväisyyden parantamiseen junamatkoillaan ja onkin ottanut huomioon vapaa-ajan matkailun lisäksi työmatkaliikenteen, sekä toimivan internet yhteyden tärkeyden. VR tuo vuoden 2024 kesällä kaukojunaliikenteen juniin viisi kertaa nopeamman, tasalaatuisemman WiFin, joka helpottaa matkailijoiden surffailua netissä matkan ajan. (VR Group 2024, b.)

### 3.3 Junamatkailun edut ja haasteet

Junilla ja junamatkailulla on selkeä osuus kestävämmän tulevaisuuden suhteen. Junamatkailun **etuja** ovat ekologisuus, mukavuus, sekä kestävyys ja vastuullisuus. Junaa pidetään yleisesti hiili-  
niukkana matkustustapana ja se on ympäristöystävällisempi tapa matkustaa. Junan ympäristövaikutukset ovat vähäisempiä kuin muilla liikennemuodoilla (Transportation & Logistics International 13.6.2023).

Junamatkailu tarjoaa matkailijalle tietynlaisen mukavuuden, jota ei saa lentokoneessa istuessa. Junamatkailu on poikkeuksellisen aikatehokasta, budjettiystävällistä, sekä turvallista. Melkein jokaisessa junassa on nykyään jonkinlainen ilmainen WiFi. Toisin kuin lentomatkoilla, joissa tiukat aikataulut ja turvallisuusprotokollat voivat pitkittää matkan tekoa entisestään, junaan pääsee nousemaan minimaalisella aikataululla ja vaivalla. Vapaus liikkua matkan aikana ja mahdollisuus nähdä luontoa ja kulttuurinähtävyyksiä matkustaessa uuteen kohteeseen, saavat matkailijat valitsemaan junan matkansa kulkuneuvoksi. Junamatkailu on myös erinomainen vaihtoehto matkapahoinvoinnista kärsiville. Junalla matkustaminen tarjoaa myös joustavuutta matkatavaroiden kanssa, sallimalla suurempien matkatavaroiden kuljettamista lisämaksutta. (Canco 21.12.2023.) Junat tarjoavat myös mahdollisuuden arvostaa luontoa. Junamatkoilla voi nauttia vaihtuvista maisemista, sekä nähdä useita kaupunkeja ja kyliä. Junamatkailu auttaa meitä hidastamaan matkaamme ja huomaamaan ympäröivän maailman paremmin. (Crosswell, 11.1.2022.) Junamatkailu on myös turvallista. Nykyajan junat on suunniteltu tukeviksi ja kestäviksi. Junien rakennuksessa keskitytään turvallisuustoimenpiteisiin, kuten edistyneeseen jarrutekniikkaan. (SkedGo 12.5.2023.) Kun junaverkko on suunniteltu perusteellisesti, junaliikenteessä on vähemmän onnettomuuksia kuin maantieliikenteessä, mikä tekee junasta yhden turvallisimmista tällä hetkellä saatavilla olevista kulkuneuvoista (Transportation & Logistics International 13.6.2023).

Yksi junamatkailun merkittävimmistä eduista koskee kuitenkin ympäristöä ja ilmastoa. Junamatkailulla on suuri osa hiilidioksidipäästöjen merkittävään vähenemiseen, maantieliikenteeseen verrattuna. Rail Delivery Groupin tekemän tutkimuksen mukaan, yksi täysi juna voi poistaa jopa 70 autoa teiltä, joka taas johtaa merkittäviin säästöihin päästöissä. (Green Union 15.7.2023.) Rautatieliikenne on myös yksi energiatehokkaimmista liikennemuodoista. Junat kuluttavat vähemmän energiaa kuin kuorma-autot tai lentokoneet. Junilla on suurempi kantokyky, mikä mahdollistaa suuremman rahdin, sekä suurempien ihmisjoukkojen kuljettamisen kerralla. Tämä johtaa alhaisempiin kuljetuskustannuksiin, mutta myös päästöihin. (Transportation & Logistics International 13.6.2023.) Yksi junien suurimmista ympäristöhyödyistä on siis se, että ne kuluttavat paljon vähemmän energiaa kuin muut kulkuneuvot. Vertaillen juna ja lentokonetta kulkuneuvona, on juna ekologisempi

vaihtoehto. Lentokoneen saaminen ilmaan vaatii valtavan määrän polttoainetta, kun taas junat vaativat paljon vähemmän energiaa liikkuaakseen. Myös kuljetettavien ihmisten määrällä on suuri ero eri kulkuneuvojen kokonaisenergiatehokkuudessa. Junat ovat tässäkin mittasuhteessa kärjessä. Yksikin juna voi kuljettaa jopa 50 000 ihmistä tunnissa, kun taas keskimääräisesti lentokone kuljettaa 85–100 matkustajaa yhtä lentoa kohden. (Crosswell 11.1.2022.)

Junalla matkustaminen voi olla ekologisempi ja miellyttävämpi valinta, mutta kuten muillakin kulkuneuvoilla, on junallakin omat **haasteensa**. Junalla kulkeminen voi joskus tuntua uuvuttavalta, varsinkin pitkillä matkoilla. Lentokoneisiin verrattuna junat eivät voi saavuttaa suuria nopeuksia, mikä tarkoittaa matkan keston pidentymistä. Yksi junamatkailun ongelmista liittyy rautatieasemiin ja niiden puutoksiin. Verrattuna lentokenttiin, rautatieasemat voivat olla vaikeampia navigoida ja ne eivät ole yhtä organisoituja kuin lentokentät. Rautatieasemat voivat aiheuttaa turhaa stressiä ja vaikeuksia niin kaikille matkailijoille, mutta erityisesti liikuntarajoitteisille matkailijoille, sekä vanhuksille ja perheille. Useilla rautatieasemilla on puutoksia muun muassa ramppien ja hissien suhteen, joka voi hankaloittaa matkan alkua entisestään. Tämä taas luo epävarmuutta ja -luotettavuutta junamatkailua kohtaan. (SkedGo 12.5.2023.)

Vuonna 2023 Euroopan matkailukysyntä palasi melkein koronapandemiaa edeltävälle tasolle. Samalla heräteltiin uudestaan keskustelua kauko- ja rajat ylittävän junaliikenteen laajentamisesta. Junamatkailun ja rautateiden kehitystä kuitenkin estää alirahoitus rautateitä kohtaan, joka on vaivannut rautatieinfrastruktuuria useiden vuosikymmenien ajan. (Gomola 16.1.2024.) Euroopassa on investoitu huomattavasti enemmän teihin, rautateiden sijasta. Rautatieinfrastruktuuriin investoitiin EU:ssa, Isossa-Britanniassa, sekä Norjassa ja Sveitsissä vuosina 2000–2019 yhteensä 843 miljardia euroa, kun taas tieinfrastruktuuriin investoitiin puolestaan 1 341 miljardia euroa. (Kopacka, Nandhakumar 19.11.2021.) Investoinnin puute rautateiden rakentamiseen ja ylläpitoon ei ole ainoa ongelma. Alalla vallitsee myös junavaunupula, joka vaikuttaa junamatkailun kehitykseen, Gomola lisää (16.1.2024).

Vaikka junamatkailu Euroopassa onkin suosittua, kansalliset määräykset ja erilaiset toisistaan poikkeavat standardit esimerkiksi raidelevyden osalta, hidastavat rautatieliikennettä eri maiden välillä (Mahnken 22.3.2023). 1800-luvulta lähtien suurin osa Euroopan rautatieverkoista on ottanut käyttöön Isossa-Britanniassa suunnitellun raidelevyden, joka on 1435 mm. Kansainvälinen Rautatieliitto (UIC) perustettiin vuonna 1922, ja se otti virallisesti käyttöön 1435 mm raidelevyden. Tämä ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, että muita raidelevyksiä käyttäneiden maiden olisi täytynyt vaihtaa raidelevyttään. (Kemmeter 19.4.2022.) Seitsemän EU-maata ei ole ottanut käyttöön UIC:n standardileveyttä ja Suomi on yksi näistä maista. Suomen raideleveys on 1524 mm, ja sen verkosto on

suunnattu kokonaan Venäjälle, lukuun ottamatta Suomen pohjoisosassa sijaitsevaa haaraa Ruotsiin. Rautatieliikenteen puute muualle Eurooppaan ei ole aina ollut ongelma Suomelle, sillä Itämeren yli kulkee merireittejä.

Topografiaa, eli vuoria, laaksoja ja jokia, on usein pidetty motiivina muiden raideleveyksien käytteenoton suhteen. Vuoristoissa käytetään usein tiukempien kaarteiden takia UIC-standardia pienempiä raideleveyksiä. Suurin ongelma raideleveyksissä on se, että junia ei voida yksinkertaisesti ajaa verkosta toiseen. Tästä syystä esimerkiksi Sveitsillä on myös suuri toissijainen junaverkko, joka on ottanut käyttöön muita raideleveyksiä. Entisillä neuvostoblokin mailla, Virolla, Latviassa ja Liettualla on venäläisten standardien mukaan rakennettu raideverkko, jonka raideleveys on 1520 mm. Tämä on ongelma Baltiasta Puolaan suuntautuvalla rautatieliikenteelle, mutta ei Venäjälle. Rail Baltica -hankkeen on tarkoitus yhdistää kolme Baltian maata Puolaan, rakentamalla 1435 mm:n, UIC standardien mukaisen raideverkoston. Rail Baltican odotetaan olevan ratkaisu kansainväliselle liikenteelle Baltian ja muun Euroopan välillä, vuoden 2030 tienoilla. (Kemmeter 19.4.2022.)

### **3.4 Junamatkailu osana kestävästä tulevaisuudesta**

Junamatkailun tuomien etujen ja siihen liittyvien haasteiden lisäksi on syytä kääntää katse junamatkailun tulevaisuuteen. Puutteistaan huolimatta rautatiet houkuttelevat matkailijoita. Junat ovat loppujen lopuksi maailmanlaajuisten liikennejärjestelmien selkäranka, yhdistämällä ihmisiä ja kaupungeja vähentämällä turhaa henkilöauton käyttöä ja liikenneuhkia (SkedGo 12.5.2023). Lentolippujen hinnat jatkavat nousuaan ja matkailijat etsivät kestävämpiä kuljetusvaihtoehtoja. Junamatkailun suosion odotetaan kasvavan ja tulevaisuus näyttää lupaavalta. Junien nopeuksien, mukavuuden ja yhteyksien parantamiseksi ponnistellaan.

Junamatkailun tulevaisuuden kasvun myötä, kaksi suurta kantavaa teemaa ovat kestävyys ja vastuullisuus. Junalinjojen sähköistäminen on askel kestävämpään suuntaan. Perinteisten dieseljunien vihreä vaihtoehto eli sähköjunat, ovat puhdas vaihtoehto sillä ne eivät tuota päästöjä. Monet maat työskentelevät ahkerasti siirtämällä rautatieverkkojaan sähkövoimaan, sillä sähköjunilla matkustaminen vähentää ilmansaasteita. Tämä vähentää fossiilisten polttoaineiden riippuvuutta ja vastalähijana edistää puhtaampaa ympäristöä ja ilmanlaatua niin kaupungeissa, kuin junareittien varrella. Suomalaisen VR:n junista 95 prosenttia matkustajaliikenteen junavuoroista, ja 80 prosenttia tavari liikenteen junista kulkee fossiilivapaasti tuotetulla sähköllä. (VR 2024.) Junaoperaattorit ovat myös ryhtyneet toimiin tarjotakseen ympäristöystävällisiä mukavuuksia ja palveluita. Yhä useammat junat varustetaan kestävillä materiaaleilla ja ominaisuuksilla. Tällaisia kestävämpiä ratkaisuja ovat energiatehokkaan valaistuksen käyttö, toimiva jätehuoltojärjestelmä ja vettä säästävät teknologiat. (National Rail Network 19.12.2023.)

Tulevaisuuden junamatkailussa keskitytään suurten nopeuksien rautatieverkostojen kehittämiseen ja laajentamiseen. Maat ympäri maailmaa investoivat tehokkaiden ja nopeiden rautatiejärjestelmien kehittämiseen, päämääränä matkustajien kuljettaminen määränpäähän nopeasti, pienemmällä hiilijalanjäljellä. Suurnopeusjunat lyhentävät matka-aikaa, mutta myös vähentävät saastuttavampien lyhyiden lentojen tarvetta. (National Rail Network 19.12.2023.) Yksi Kiinan kehityksen valttikorteista ovatkin olleet suurnopeusjunat, eli luotijunat. Niillä on ollut valtava vaikutus Kiinan talouden nousuun. Kiinan 40 000 kilometrin pikajunaverkosto on ilmiömäinen ja sen on määrä kasvaa entisestään. Suurnopeusjunaverkoston oletetaan kasvavan 70 000 kilometriin, vuoteen 2035 mennessä. (Puolakka 31.7.2023.) Yhdysvallat, joka on kulkenut junamatkailun suhteen hieman jäljessä suureen osaan maailmaa verrattuna, on ottanut askeleita kohti suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän kehittämistä. Las Vegasin ja Los Angelesin välille on suunniteltu ”Vegas-LA-hyperspeed-kiskoja”, sekä toista rautatiemahdollisuutta, jolla yhdistetään Las Vegas Etelä-Kaliforniaan. Kyseessä on Yhdysvaltojen ensimmäinen todellinen suurnopeusjunajärjestelmä. Brightline-intercity-pikajunan jatke, Brightline Westin on määrä tulla käyttöön vuoteen 2027 mennessä. (Diskin 3.7.2023.) Suurten nopeuksien rautatieverkkojen tulo ja laajentuminen mahdollistavat junamatkailun kasvun ja kestäväen tulevaisuuden (Canco 21.12.2023).

Yhä suuremmat junahankkeet luovat tulevaisuuden kestäviä yhteyksiä. Yksi tällaisista hankkeista on Rail Baltica. Baltian yhdeksi vuosikymmenien suurimmista infrastruktuurihankkeista kutsuttu Rail Baltica:n juuret ulottuvat 1990-luvun alkuun, jolloin hanke esiteltiin ensimmäisen kerran. RB Rail- nimisen yhteisyrityksen ohjaama rautatieliikenteen infrastruktuurihanke tähtää Baltian maiden integroitumiseen Euroopan rautatieverkkoon. Uudistetun rautatieverkon on tarkoitus yhdistää viisi Euroopan Unionin maata, Puola, Liettua, Latvia, Viro, sekä epäsuorasti Suomi, muun EU:n rautatieverkkoon. Hanke on suurin yksittäinen infrastruktuurihanke kokonaisen sukupolven ajalta. 5,6 miljardia maksava hanke luo arviolta 36 000 työpaikkaa. RB Railin mukaan hanke on EU:n ensisijainen liikennehanke, jonka tarkoituksena on auttaa poistamaan pullonkauloja, rakentamalla puuttuvia, rajat ylittäviä yhteyksiä, sekä edistää eri liikennemuotojen integraatiota ja yhteen toimivuutta. Verkosta tulee moderni, turvallinen ja ennen kaikkea ympäristöystävällinen.

Hankkeella on kuitenkin kaksi merkittävää haastetta, joilla on kummallakin omat ongelmansa. Ensimmäinen haaste on Suomen ja Helsingin yhdistäminen Tallinnaan. Toinen haaste on löytää paras tapa siirtää Baltian rautatiet pois Venäjän standardileveydeltä, sovittamalla ne Länsi-Euroopan raideleveyksiin. Pääradan suunnittelu ja rakentaminen on aloitettu vuonna 2020 Virossa, Latviassa ja Liettuassa. Vaikka hanke onkin jatkuvasti edistynyt, suuren mittakaavan projektin suunnittelussa ja toteuttamisessa kohdataan viivästymisiä ja muita ongelmia. Kustannuksien nousut, sekä useiden eri mukana olevien hallitusten kilpailevat tavoitteet ja hallinnolliset haasteet ovat vaikuttaneet

projektin etenemiseen. (Tunncliffe 7.3.2023.) Suuren hankkeen ongelmista huolimatta, Rail Baltican odotetaan olevan ratkaisu kansainväliselle liikenteelle Baltian ja muun Euroopan välillä, vuoden 2030 tienoilla (Kemmeter 19.4.2022).

Yksi Suomen matkailua koskevista uudistuksista vaikuttaa myös Euroopan sisäiseen junamatkailuun. Tämä uudistus on Haaparanta-Tornio junayhteys. Ennen kaikkea tämä uudistus on voitto Suomelle ja Suomen matkailulle. Junayhteyden palauttamisesta Suomen ja Ruotsin välillä on puhuttu jo pitkään, mutta vielä muutama vuosi sitten ainoat junayhteydet Suomesta muualle Eurooppaan kulkivat Venäjän kautta. Ukrainan sota sulki Suomen itärajan 2023 vuoden lopussa. Itärajan sulkua sai kiinnostuksen pohjoisen junayhteyksiin heräämään jälleen ja nyt Suomea ollaan yhdistämässä muuhun Eurooppaan rautateiden kautta, kun Haaparanta-Tornio junayhteys on rakentamassa. (Valtavaara 25.2.2024.) Ruotsalainen Norrtåg arvioi, että yhteys Luulajasta Haaparannan ja Tornion kautta aina Helsinkiin saakka, voitaisiin ottaa käyttöön jo vuoden 2024 lopussa. Uusi junayhteys on oivallinen ensi askel ja mahdollisuus yhdistää Suomi muuhun Eurooppaan junayhteyksien kautta. Uudella junareitillä voidaan täydentää myös Itämeren merikuljetuksia. (Korhonen 12.1.2024.) Junareitillä toivotaan olevan positiivinen vaikutus Suomen matkailuun ja sen toivotaan helpottavan Suomesta muualle Eurooppaan liikkumista.

Myös Suomen lähijunaliikenne tulee kokemaan uudistuksen. VR:n tähän asti hallitsema toimiala on saamassa uuden kilpailijan, kun Suomen Lähijunat oy lupaa laajentaa lähijunaliikenteen pääkaupunkiseudulta ympäri Suomen. EU:n lainsäädäntö avaa lähijunaliikennemarkkinat myös Suomessa. Suomen Lähijuna oy on tuomassa 11 kappaletta VR:n käytöstä poistuneita, modernisoituja junia raiteille aikaisintaan vuonna 2025. Syy uudistukselle kumpuaa vain pääkaupunkiseudulle keskittyneestä lähijunaliikenteestä. Pääkaupunkiseudun lisäksi Suomesta löytyy monia kaupunkiseutuja, jotka voivat hyötyä lähijunista. Tällaisia kaupunkiseutuja ovat Oulun, Turun, Tampereen, Vaasan ja Satakunnan seudut. Laajan junaliikenteen rakentaminen ei kuitenkaan tapahdu sormia napsauttamalla. Uusien asemien ja seisakkeiden rakentaminen, sekä rataverkon kehittäminen vaatii paljon työtä. Lähijunaliikenteen parantamisella uskotaan parantavan alueiden elinvoimaa, asumista ja joukkoliikennettä. Parhaimmassa tapauksessa lähijunaliikenteen kehittäminen toimii myös oivana alustana kaukojunien syöttöliikenteen sujuvoittamisessa. (Kaivanto 30.11.2023.) Lähijunaliikenteen parantamisella uskotaan luovan useiden alueiden saavutettavuutta sekä sujuvuutta, ja näiden kautta kiinnostavuutta useisiin kohteisiin (Suomen Lähijunat Oy 2024).

Yksi matkailualalle tärkeä kehittämisen alue on käyttö- ja matkustajakokemuksen parantaminen. Oli kyse oikeastaan mistä alasta tahansa, uusien teknologioiden ja innovaatioiden avulla alaa kuin alaa voidaan kehittää ja parantaa monesta eri näkökulmasta. Junamatkailun kannalta tämä tarkoittaa

taa eri palveluiden ja mukavuuden kehittämistä. WiFi, eli langaton internetyhteys, matkustajien yleinen mukavuus, sekä eri kohteiden saavutettavuus ovat tärkeitä tekijöitä, kun tarkastellaan matkustajakokemusta. Matkustajien matkojen varaamisesta halutaan tehdä vaivatonta. Esimerkiksi Eurail investoi mobiiliteknologiaan. Lähes kaikki Eurailin liput on nyt saatavilla mobiilisovelluksen kautta, mikä helpottaa matkaa monessa eri vaiheessa. Mobiiliteknologian kehittäminen on tärkeä askel kohti junamatkailun nykyaikaistamista. Se tekee junamatkailusta myös houkuttelevampaa nuorempien matkailijoiden silmissä. (Diskin 3.7.2023.) Myös Suomen junamatkailun saralla tavoitellaan parempaa matkustajakokemusta. Suomeen rantautunut digirata tuo merkittävän mullistuksen rai-deliikenteen turvallisuuteen, mutta myös matkustajakokemukseen. Uuden junien kulunvalvontajärjestelmän on tarkoitus olla täydessä toiminnassa koko Suomessa vuoteen 2040 mennessä. Kulunvalvontajärjestelmä valvoo muun muassa junien nopeutta ja auttaa veturin kuljettajaa, antamalla tälle tietoja muista liikkuvista junista. Merkittävä uudistus siirtää kulunvalvontatiedot suoraan veturin kuljettajalle. Tämä mahdollistaa tiedon kulun nopeammin veturin kuljettajalle, mikä lisää turvallisuutta. VR:n digiradan odotetaan tuovan junien liikkumiseen täsmällisyyttä, sekä sen oletetaan aut-tavan matkustaja- ja tavaraliikenteen luotettavuudessa. (Grekula 13.3.2024.)

Osa matkustajakokemusta on myös matkailijan tunne siitä, että on tehnyt oikean valinnan. Vastuulisuudesta ja kestävydestä on tullut tärkeitä vaikuttajia, matkailijan tekemissä päätöksissä. Erityisesti Z-sukupolvi valitsee mieluummin kestävämmän kulkuneuvon, Sharir kertoo (2.9.2022). Tulevaisuuden matkailijat ovat ympäristötietoisempia ja haluavat tehdä kestävämpiä valintoja. Tässä tapauksessa on todella tärkeää jatkaa junien kehittämistä ja tehdä niistä ekologisesti, mutta myös parhaimman käyttö- ja matkustajakokemuksen kautta, matkailijalle paras kulkuneuvo.

## 4 Tutkimuksen menetelmät ja toteutus

Tämä luku käsittelee opinnäytetyön tutkimuksen toteutusta. Tässä luvussa tutustutaan valittuun tutkimusmenetelmään eli kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään ja sen luotettavuuteen, sekä soveltuvuuteen tämän opinnäytetyön tutkimukseen liittyen. Luvussa kerrotaan myös lyhyesti kvalitatiivisesta tutkimusmenetelmästä. Lopussa esitellään myös kohderyhmä, sekä kerrotaan kyselystä aineistonkeruumenetelmänä, ja miten tuloksia analysoidaan.

Tutkimuksen tarkoitus on vastata tutkimuskysymykseen: ”Mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa?”. Tämän tutkimuskysymyksen selvittämiseksi perehdytään muun muassa tekijöihin, jotka saavat suomalaiset vapaa-ajan matkailijat valitsemaan junan matkansa kulkuneuvoksi. Tutkimuksen tarkoitus on tuoda esille myös kestävän ja vastuullisen matkailun piirteitä, sekä junamatkailun osuutta kyseiseen aiheeseen. Taulukosta 1. voidaan nähdä opinnäytetyön toteutuksen aikataulu.

Taulukko 2. Opinnäytetyön toteutus ja aikataulu

Aihe/osuus	Aikataulu (viikottain)
Tutkimusongelman asettaminen	Viikko 2
Tutkimusmenetelmän valitseminen	Viikko 3
Aineistonkeruumenetelmän valitseminen	Viikko 4
Teoriaan perehtyminen ja teorian kirjoitusosuudet	Viikot 5-15
Kyselyn ja kysymysten luominen	Viikot 16-17
Datan keruu	Viikot 17-18 (kyselylinkki oli auki 23.4. – 29.4.2024)
Analysointi	Viikot 18-19

### 4.1 Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä

Kvantitatiivisella, eli määrällisellä tutkimusmenetelmällä tarkoitetaan tutkimusta, jonka tutkimustulokset kerrotaan yleensä numeroiden kautta. Määrällinen tutkimus kuvaa yleisesti tutkimuksessa

mitattavien ominaisuuksien välisiä suhteita ja mahdollisia eroja. Määrällinen tutkimus on hyvä valinta silloin, kun halutaan saada vastauksia kysymyksiin, kuinka paljon tai miten usein. (Vilka 2007, 13–14.) Kananen mukaan (2015, 73) kvantitatiivinen tutkimus perustuu jo valmiiksi olemassa oleviin teorioihin. Tutkimuksen pohjustuksena tulee siis olla jo ymmärrys aiheesta, jonka pohjalta laaditaan tutkimusongelma ja -kysymykset. Määrällinen tutkimus voi olla esimerkiksi kyselylomake (Kananen 2015, 83–84). Kysely ei kuitenkaan tarkoita samaa kuin määrällinen tutkimus, vaan se on määrällisen tutkimuksen yleisin käytetty aineistonkeruumenetelmä. Määrällisen tutkimuksen ominaispiirteitä ovat tiedon mittaaminen eri mittareita hyväksi käyttäen, saadun tiedon käsittely sekä sen esittäminen numeroita hyväksi käyttäen. Määrällisellä tutkimuksella on yleensä suuri vastaaja määrä. Suositeltava vastaajamäärä tulisi olla vähintään 100 vastaajaa, jotta tutkimuksessa voidaan käyttää tilastollisia menetelmiä parhaimman mukaan. (Vilka 2007, 17.)

Toinen tutkimusmenetelmä, jota voidaan käyttää tutkimuksen teossa, on kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä. Laadullinen tutkimus on yleensä rajatumpi, mutta saadut vastaukset tarkastellaan yleensä tarkemmin. Kvalitatiivinen tutkimus käyttää psykologiaa ja käyttäytymistieteiden oppeja auttamaan selvittämään tutkimuksen kohderyhmän arvoja ja odotuksia. Näin ollen tutkimuksesta saadaan hyödyllistä tietoa esimerkiksi markkinoinnin perusteiksi. Näiden tietojen avulla voidaan ymmärtää esimerkiksi kuluttajan päätöksentekoprosessia, tuotetta tai palvelua ostaessa. (Heikkilä 2014, 15.)

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä eli määrällinen tutkimusmenetelmä. Kyseisen tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti se, että tutkimuksessa tutkittiin suuren joukon mielipiteitä tietyistä asiasta, jonka selvittämiseen kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä sopi parhaiten. Kvantitatiivisen tutkimusmenetelmän avulla voitiin kartoittaa suuremman ihmisjoukon mielipide tutkimusongelmasta, eli junamatkailun roolista suomalaisten vapaa-ajan matkailussa.

Tutkimuksen tutkittava kohderyhmä olivat suomalaiset vapaa-ajan matkailijat. Vapaa-ajan matkalla tarkoitetaan matkaa, joka on tehty viihde-, virkistys- tai rentoutumistarkoituksin. Vapaa-ajan matka on matkailijan itse kustantama ja matka ei pidä sisällään työmatkustusta (Zay 26.9.2022). Tutkimuksen kohderyhmän ulkopuolelle jäivät siis työ- ja liikematkat. Kohderyhmä oli rajattu täysi-ikäisiin suomalaisiin matkailijoihin. Kohderyhmän valintaan vaikutti tutkijan halu saada kokonaispiirteinen kuva suomalaisten juna- ja vapaa-ajan matkailusta. Halu oli myös löytää syitä ja motiiveja suomalaisten matkailijoiden matkailupäätöksien takaa. Kohderyhmän rajaamiseen vaikutti se, että junamatkailun suosiota ei ole tutkittu niin paljoa. Toiveena oli myös löytää vastauksia siihen, kuinka kestävä ja vastuullinen matkailu liittyvät junamatkailuun ja onko niillä merkitystä suomalaisille matkailijoille.

## 4.2 Datankeruu ja työn toteutus

Työ aloitettiin tammikuussa tutkimusongelman asettamisella, jonka jälkeen mietittiin tutkimuksen menetelmän valintaa. Tutkimus päädyttiin tekemään kvantitatiivisena tutkimuksena, eli määrällisenä tutkimuksena. Kyseisen tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti se, että tutkimuksessa tutkittiin suuren joukon mielipiteitä tietyistä asiasta, jonka selvittämiseen kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä sopi parhaiten.

Tutkimusmenetelmän valinnan jälkeen pohdittiin, minkä aineistonkeruumenetelmän avulla aineistoa kerättäisiin tutkimusta varten. Tutkimus päätettiin toteuttaa kyselyn, eli kyselytutkimuksen muodossa. Kyselylomake on yksi yleisimmistä aineistonkeruumenetelmistä. Kyselyn suunnittelu vaatii tutkimusongelman pohtimista. Kyselyn laatijan tulee myös ymmärtää käsitteet ja määrittellä ne. Kysymykset tulee muotoilla niin, että ne ovat helposti ymmärrettäviä. Kysymyksiä laatiessa tulee miettiä, vastaavatko ne haluttua lopputulosta, eli tutkimuskysymykseen vastaamista. (Heikkilä 2014, 45–46.) Kyselylomake ja sen kysymykset valmisteltiin kokonaisuudessaan loppuun huhtikuussa. Kysymysten muotoiluun meni jonkin aikaa, koska niistä haluttiin tehdä mahdollisimman selkeitä, mutta kattavia. Kysymykset pyrittiin myös jaottelemaan niin, että saataisiin vastauksia sekä junamatkailusta, että kestävästä ja vastuullisesta matkailusta.

Tämän tutkimuksen kyselyssä käytettiin suljettuja ja sekamuotoisia kysymyksiä. Suljetut kysymykset, eli strukturoidut kysymykset helpottavat vastauksien käsittelyä, sillä niissä on valmiit vastausvaihtoehdot. Sekamuotoiset kysymykset on laadittu niin, että kysymyksissä osa vastausvaihtoehdoista on annettu ja osa on avoimia. (Heikkilä 2014, 49–50.) Kyselyssä käytettiin hyödyksi myös mielipidetiedustelua ja Likertin asteikkoa. Mielipidetiedustelulla esitetään esimerkiksi väittämiä, joihin vastataan asteikkotyypin vastausvaihtoehdoin. Mielipidetiedustelun tarkoitus on kerätä paljon tietoa, pienellä työllä. Likertin asteikkoa käytetään mielipideväittämissä. Pohjana toimii asteikko, jossa toisessa päässä on yleensä ”täysin eri mieltä” ja toisessa päässä ”täysin samaa mieltä” vastausvaihtoehdot. Vastaajan tulee valita eri portaiden väliltä vaihtoehto, jonka kokee parhaimmaksi. Vastausportaikko on yleensä 4- tai 5-portainen. (Heikkilä 2014, 51.) Kysymyksiä luotiin yhteensä 16, joista 15 oli monivalintakysymyksiä, ja yksi avoin kysymys. Kysymykset jaoteltiin kolmeen osioon, eri aiheiden mukaan. Kysymyksissä 1–5 selvitettiin vastaajien taustatietoja, kun taas kysymykset 6–8 käsittelivät kestävästä kehitystä, sekä kestävästä ja vastuullista matkailua. Kysymykset 9–16 käsittelivät junamatkailua.

Kysely toteutettiin digitaalisesti Webropol-kyselynä, joka tehtiin internetin välityksellä. Kyselyyn vastaaminen ja aineistonkeruu tapahtui kokonaan anonyymisti. Linkkiä kyselytutkimukseen päätettiin jakaa sosiaalisen median eri kanavissa, täysi-ikäisille suomalaisille. Kyselylomakkeen jakaminen sosiaalisen median kanavissa on tehokas tapa levittää kyselyä, sillä suuri osa suomalaisista

käyttää sosiaalista mediaa. Tässä tutkimuksessa käytetyt somekanavat olivat Facebook, Instagram, sekä WhatsApp. Linkki jaettiin seuraaviin Facebook-ryhmiin: Hei me reissataan kotimaassa, Maata pitkin matkustustavat, Suomalaiset reissaajat, sekä Vastuullinen matkailu. Linkki kyselyyn oli avoin linkki, jolloin kuka vaan pystyi vastaamaan kyselyyn ja näin ollen helpotti vastauksien saamista. Kyselylomaketta jaettiin Facebook ryhmien lisäksi tutkijan omille kontakteille Instagramin ja WhatsAppin kautta. Kyselylomakkeen linkki oli avoinna viikon ja siihen pystyi vastaamaan aikavälillä 23.4. – 29.4.2024, jonka jälkeen se suljettiin. Kyselylomake on kokonaisuudessaan liitteenä 1.

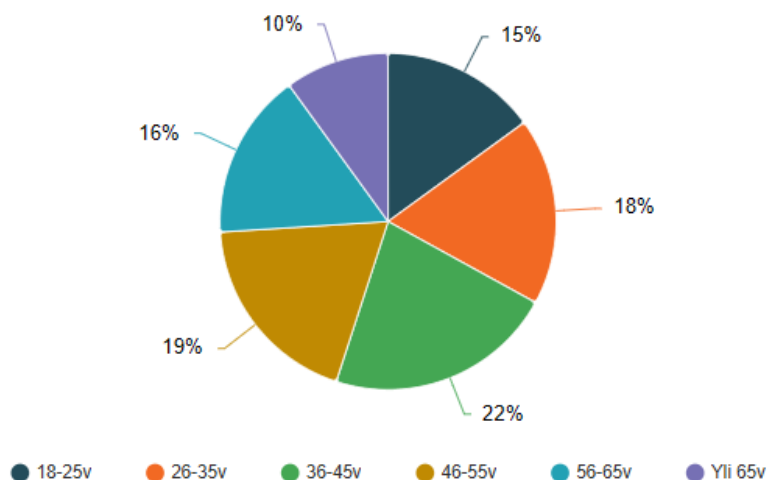
Kun tarvittu aineisto saatiin kerättyä, tulokset analysoitiin toukokuun alussa. Analysointi tapahtui Webropolissa, joka mahdollisti vastauksien muuttamisen esimerkiksi kaavioiksi. Tämä helpotti ja teki aineiston analysoinnista selkeämpää sekä tutkijalle, että myöhemmin tutkimuksen lukijalle. Kyselyyn vastanneita toivottiin olevan yli 200, jotta otos olisi mahdollisimman suuri ja näin ollen se edustaisi tutkimusta ja antaisi tarvittavan tiedon. Lopullinen vastaajien määrä oli yhteensä 479.

## 5 Tutkimuksen tulokset

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksesta saadut tulokset. Tässä luvussa esitellään kyselylomakkeessa esitetyt kysymykset ja niiden vastaukset, yksitellen. Kyselyn kysymykset ja vastaukset on jaettu tässä kappaleessa eri alaotsikoihin, aiheittain. Kyselytutkimuksen tarkoituksena oli selvittää tutkimuksen tutkimusongelma, joka oli: Mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa?

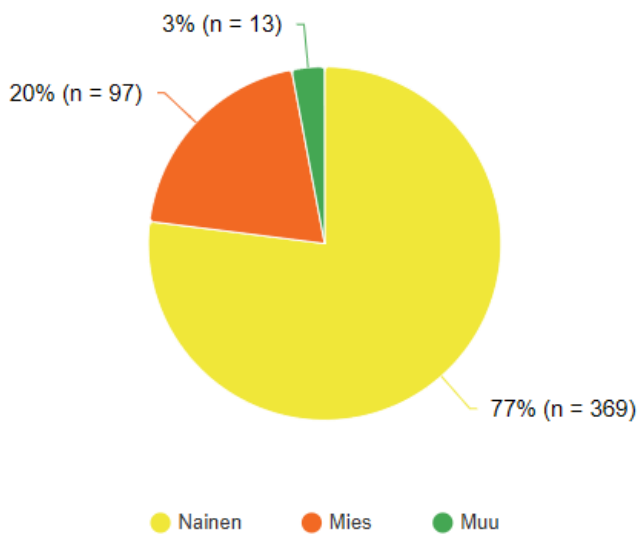
### 5.1 Vastaajien taustatiedot

Kyselyn ensimmäisessä osiossa selvitettiin vastaajien taustatietoja, kysymysten 1–5 avulla. Kysymyksessä 1 selvitettiin vastaajien ikäjakauma. Kuten kuvasta 5. voidaan todeta, ikäjakauma oli suht tasainen. Suurin vastaajien ikäryhmä olivat 36–45-vuotiaat, joita oli kyselyyn vastanneista 107, eli 22 prosenttia. 18–25-vuotiaita oli 72, eli 15 prosenttia, 26–35-vuotiaita oli 84, eli 18 prosenttia, 46–55-vuotiaita oli 92, eli 19 prosenttia ja 56–65-vuotiaita oli 78, eli 16 prosenttia. Pienimmäksi ikäryhmäksi jäivät yli 65-vuotiaat, joita oli kyselyyn vastanneista 46, eli 10 prosenttia. Kaikkiin ikäryhmiin saatiin vastaajia.



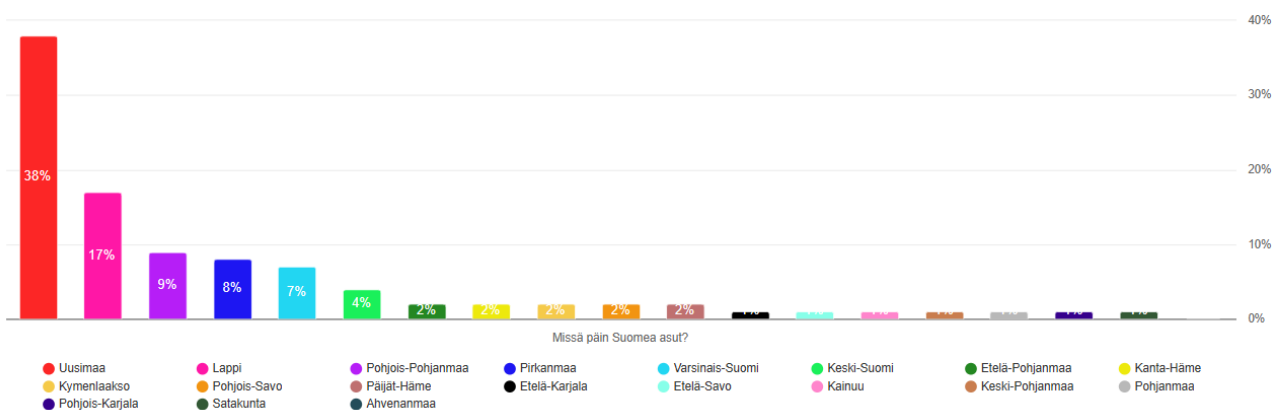
Kuva 5. Vastaajien ikäjakauma (n=479)

Kysymyksessä 2 selvitettiin vastaajien sukupuoli. Sukupuolijakauma nähdään kuvassa 6. Vastaajista 77 prosenttia oli naisia, 20 prosenttia miehiä, ja 3 prosenttia vastasi olevansa muunsukupuolisia. Kuvasta voidaan todeta, että suurin osa vastaajista oli naisia.



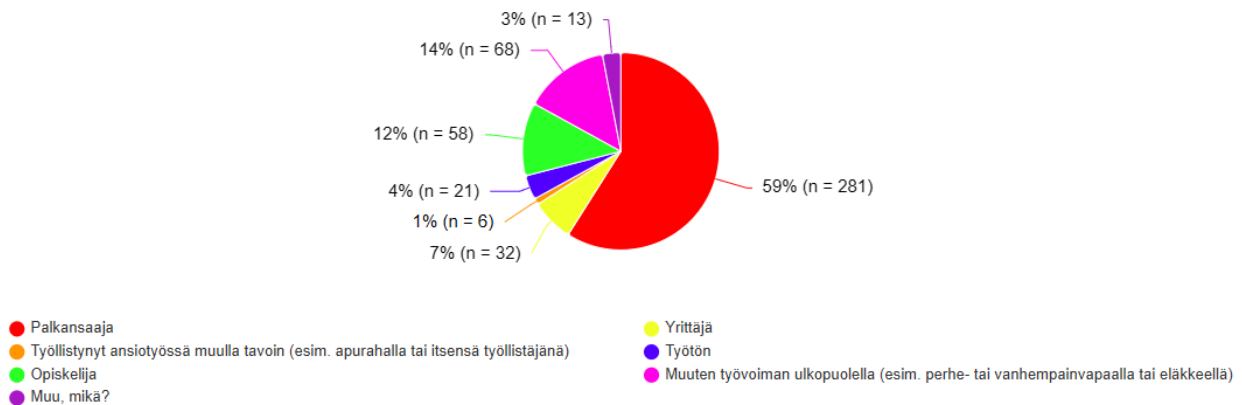
Kuva 6. Vastaajien sukupuolijakauma (n=479)

Kysymyksessä 3 selvitettiin, missä päin Suomea vastaajat asuivat kyselyn vastaushetkellä. Vastausvaihtoehdot annettiin maakunnittain. Kuten kuvasta 7. voidaan todeta, eniten vastaajia, eli 38 prosenttia asui Uudellamaalla. Toiseksi eniten vastaajia saatiin Lapista, jonka prosenttiosuus vastaajista oli 17 prosenttia. Muiden maakuntien prosenttiosuudet jakautuivat seuraavasti: 9 prosenttia Pohjois-Pohjanmaalta, 8 prosenttia Pirkanmaalta, 7 prosenttia Varsinais-Suomesta ja 4 prosenttia Keski-Suomesta. Etelä-Pohjanmaa, Kanta-Häme, Kymenlaakso, Pohjois-Savo, sekä Päijät-Häme saivat kukin 2 prosenttia vastaajista. 1 prosentti vastaajista asui Etelä-Karjalassa, Etelä-Savossa, Kainuussa, Keski-Pohjanmaalla, Pohjanmaalla, Pohjois-Karjalassa, sekä Satakunnassa. Kukaan vastaajista ei asunut Ahvenanmaalla, joten prosenttiosuus on 0.



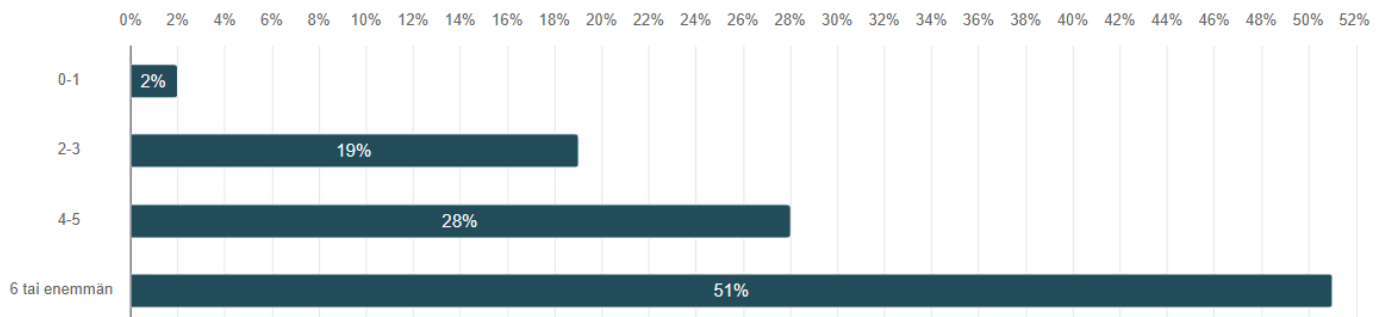
Kuva 7. Vastaajien asuinmaakunta (n=479)

Kysymyksessä 4 haluttiin saada selville lisää taustatietoja, kysymällä vastaajan toimintaa tällä hetkellä parhaiten kuvaavaa vaihtoehtoa. Alla olevasta kuvasta 8. voidaan nähdä, että 56 prosenttia vastaajista kertoi olevansa palkansaaja, 14 prosenttia muuten työvoiman ulkopuolella, ja 12 prosenttia opiskelijoita. 7 prosenttia vastaajista oli yrittäjiä, 4 prosenttia työttömiä ja 1 prosentti oli työllistynyt ansiotyössä muulla tavoin. Lisäksi 3 prosenttia vastaajista oli valinnut vaihtoehdon 'Muu, mikä?'. Valitsemalla kyseisen vaihtoehdon, vastaaja pystyi itse kirjottamaan haluamansa vastauksen avoimeen tekstiruutuun. Vastaajista löytyi muun muassa, yrittäjä/palkansaaja, opiskelija/freelancer, palkansaaja/opiskelija ja eläkeläinen/freelance-toimittaja.



Kuva 8. Vastaajan toimintaa tällä hetkellä parhaiten kuvaava vaihtoehto (n=479)

Viimeisessä taustatietoja käsittelevässä kysymyksessä, eli kysymyksessä 5 kysyttiin, kuinka monta vapaa-ajan matkaa vastaaja tekee vuodessa. Kuten kuvasta 9. voidaan nähdä, yli puolet eli 51 prosenttia vastaajista kertoi tekevänsä 6 tai enemmän vapaa-ajan matkaa vuodessa. 28 prosenttia vastasi tekevänsä 4–5 vapaa-ajan matkaa, 19 prosenttia 2–3 matkaa ja 2 prosenttia 0–1 matkaa vuodessa.



Kuva 9. Vastaajien vapaa-ajan matkojen määrä vuodessa (n=479)

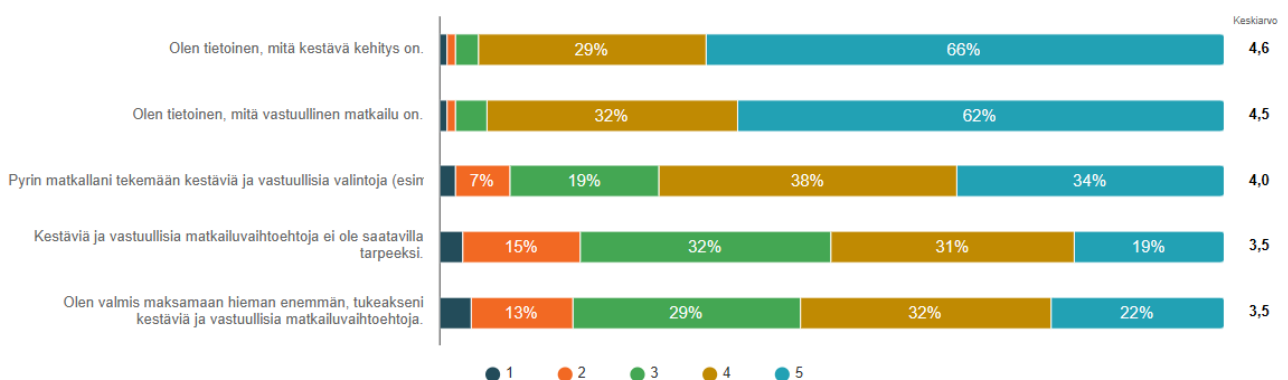
## 5.2 Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu

Kyselyn seuraavassa vaiheessa, eli kysymyksissä 6–8 oli tärkeää kysyä opinnäytetyön kahdesta aiheesta, eli kestävästä kehityksestä, sekä kestävästä ja vastuullisesta matkailusta. Opinnäytetyön yksi alaongelmista oli selvittää, olivatko vastaajat tietoisia kestävästä kehityksestä ja vastuullisen matkailun piirteistä. Kysymyksillä haluttiin myös selvittää vastaajan asennetta vastuulliseen matkailuun, sekä minkälaisia tekijöitä vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valinnassa huomioidaan.

Kysymyksessä 6 annettiin vastaajalle erilaisia väittämiä, joihin tuli vastata annetun asteikon mukaisesti (5 = Täysin samaa mieltä, 1 = Täysin eri mieltä). Kysymyksillä selvitettiin vastaajien käsitystä kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta. Väittämät ja niiden vastauksien tulokset ovat nähtävillä kuvassa 10. Ensimmäisessä väittämässä 66 prosenttia vastaajista koki olevansa täysin samaa mieltä ja 29 prosenttia samaa mieltä, eli tietoisia kestävästä kehityksestä. Vastaavasti seuraavassa väittämässä, 62 prosenttia koki olevansa täysin samaa mieltä, ja 32 prosenttia samaa mieltä, eli tietoisia siitä, mitä vastuullinen matkailu on. Eri mieltä olevien prosenttiosuudet jäivät pieniksi.

Kolme jälkimmäistä väittämää jakoivat mielipiteitä enemmän. Väitteessä ”Pyrin matkallani tekemään kestäviä ja vastuullisia valintoja”, 34 prosenttia koki olevansa täysin samaa mieltä, 38 prosenttia samaa mieltä ja 19 prosenttia koki olevansa neutraali väittämän suhteen. 7 prosenttia vastasi olevansa eri mieltä ja 2 prosenttia täysin eri mieltä. Viimeiset väittämät eli ”Kestäviä ja vastuullisia matkailuvaihtoehtoja ei ole tarpeeksi saatavilla” ja ”Olen valmis maksamaan hieman enemmän tukeakseni kestäviä ja vastuullisia matkailuvaihtoehtoja”, saivat suht samankaltaiset prosenttiosuudet. Vastauksista voidaan huomata, että noin puolet vastaajista kokee, että kestäviä ja vastuullisia vaihtoehtoja ei ole tarpeeksi saatavilla, sekä noin puolet vastaajista on myös valmiita maksamaan hieman enemmän, tukeakseen kestäviä ja vastuullisia matkailuvaihtoehtoja.

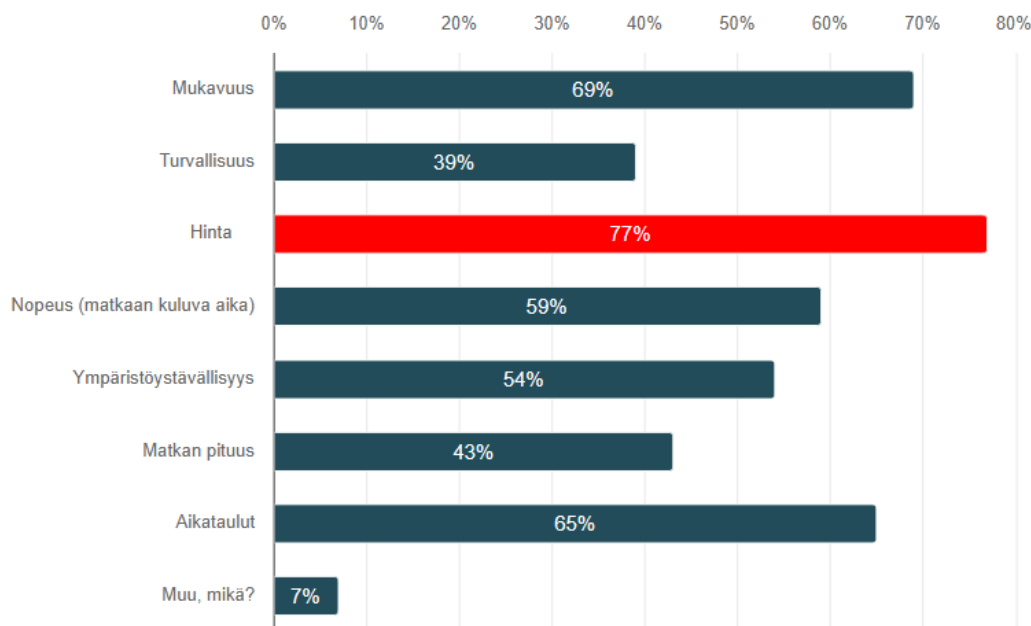
Vastaa alla oleviin väittämiin seuraavalla asteikolla: 5 = Täysin samaa mieltä – 4 Samaa mieltä - 3 Neutraali - 2 Eri mieltä – 1 Täysin eri mieltä.  
Vastaajien määrä: 479



Kuva 10. Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu

Seuraavaksi haluttiin selvittää tekijöitä, jotka vaikuttavat suomalaisen vapaa-ajan matkailijan kulkuneuvon valintaan. Kysymyksessä 7 pystyi valitsemaan useamman vaihtoehdon. Tekijöitä olivat: Mukavuus, turvallisuus, hinta, nopeus (matkaan kuluva aika), ympäristöystävällisyys, matkan pituus ja aikataulut. Lisäksi kysymyksessä pystyi valitsemaan 'Muu, mikä?' vaihtoehdon. Valitsemalla kyseisen vaihtoehdon, vastaaja pystyi itse kirjottamaan haluamansa vastauksen avoimeen tekstiruutuun. Alla olevasta kuvasta 11. voidaan huomata, että 479 vastaajaa valitsi yhteensä 1982 vaihtoehtoa. Tutkittavista vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valintaan vaikuttavista tekijöistä, hinta sai 77 prosenttia, mukavuus 69 prosenttia ja aikataulut 65 prosenttia. Turvallisuus-vaihtoehtoa valittiin kaikista vähiten. 'Muu, mikä?' vastausvaihtoehtoon tuli myös vastauksia. Niissä korostuivat lemmikkiystävällisyyden, esteettömyyden, sekä matkaketjun toimivuuden tärkeys. Lisäksi vastauksia tuli myös lasten kanssa matkustamiseen, matkaseurueen ja oman auton tarpeeseen perillä, liittyen.

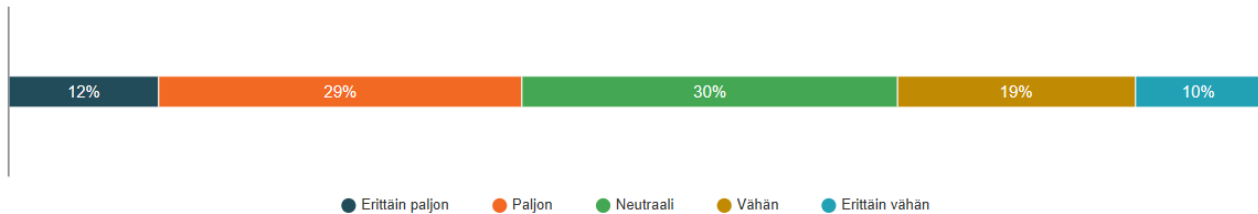
**Mitkä tekijät vaikuttavat vapaa-ajan matkasi kulkuneuvon valintaan? Voit valita useamman vaihtoehdon.**  
Vastaajien määrä: 479, valittujen vastausten lukumäärä: 1982



Kuva 11. Tekijät, jotka vaikuttavat vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valintaan (n=479)

8 kysymyksessä haluttiin selvittää, kuinka paljon matkoista aiheutuneilla päästöillä oli vaikutusta vastaajien vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valintaan. Vastaukset jakautuivat seuraavalla tavalla ja ovat nähtävissä kuvassa 12. Vastaajista 12 prosenttia koki päästöillä olevan vaikutusta erittäin paljon ja 29 prosenttia oli sitä mieltä, että päästöillä oli paljon merkitystä vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valinnassa. 30 prosenttia koki olevan neutraali asian suhteen. 19 prosenttia koki päästöillä ole-

van vähän vaikutusta ja 10 prosenttia oli sitä mieltä, että päästöillä on erittäin vähän vaikutusta heidän vapaa-ajan matkansa kulkuneuvon valinnassa. Tuloksista voidaan päätellä, että päästöillä on jonkin verran vaikutusta vastaajien vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valinnassa. Tämä taas tuo esille kestävyiden ja vastuullisuuden tärkeyden piirteitä, matkailupäätösten teossa.



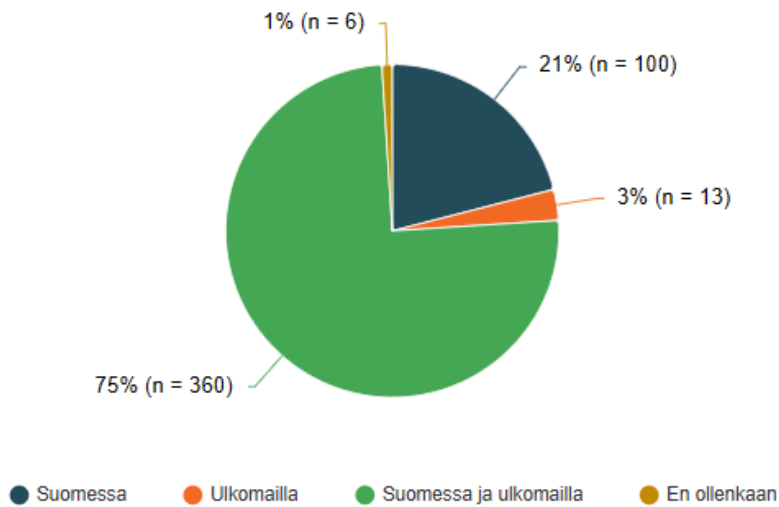
Kuva 12. Päästöjen vaikutus vapaa-ajan matkan kulkuneuvon valintaan (n=479)

### 5.3 Junamatkailu

Kyselyn viimeisessä vaiheessa, eli kysymyksissä 9–16, haluttiin selvittää opinnäytetyön tutkimusongelma, eli mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa. Lisäksi haluttiin saada vastauksia opinnäytetyön alaongelmiin, eli:

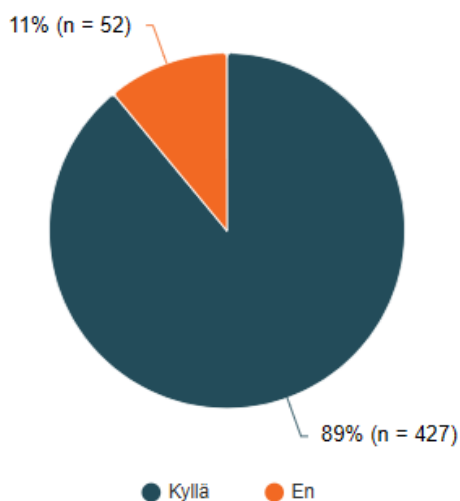
- Miten junamatkailu liittyy kestävään kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun?
- Millaista on tämänhetkinen junamatkailu Suomessa ja Euroopassa?
- Mikä saa matkailijat valitsemaan junan vapaa-ajan matkansa kulkuneuvoksi?
- Millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaa käytetään?
- Miten suomalaiset matkailijat haluaisivat kehittää junamatkailua Suomessa?

Ensiksi kysymyksellä 9 haluttiin selvittää, olivatko vastaajat käyttäneet koskaan junaa vapaa-ajan matkailussa. Vastausvaihtoehdoilla haluttiin saada kokonaiskuva siitä, oliko junaa käytetty Suomessa, ulkomailla, sekä että, tai ei ollenkaan. Kuten kuvasta 13. voidaan huomata, suurin osa vastaajista eli 75 prosenttia, oli käyttänyt vapaa-ajan matkallaan junaa sekä Suomessa, että ulkomailla. 21 prosenttia oli käyttänyt junaa vain Suomessa ja 3 prosenttia vain ulkomailla. Vain 1 prosentti vastaajista ei ollut käyttänyt junaa ollenkaan vapaa-ajan matkailussa. Tuloksista voidaan siis päätellä, että suurin osa kyselyyn vastanneista on käyttänyt junaa vapaa-ajan matkailussa.



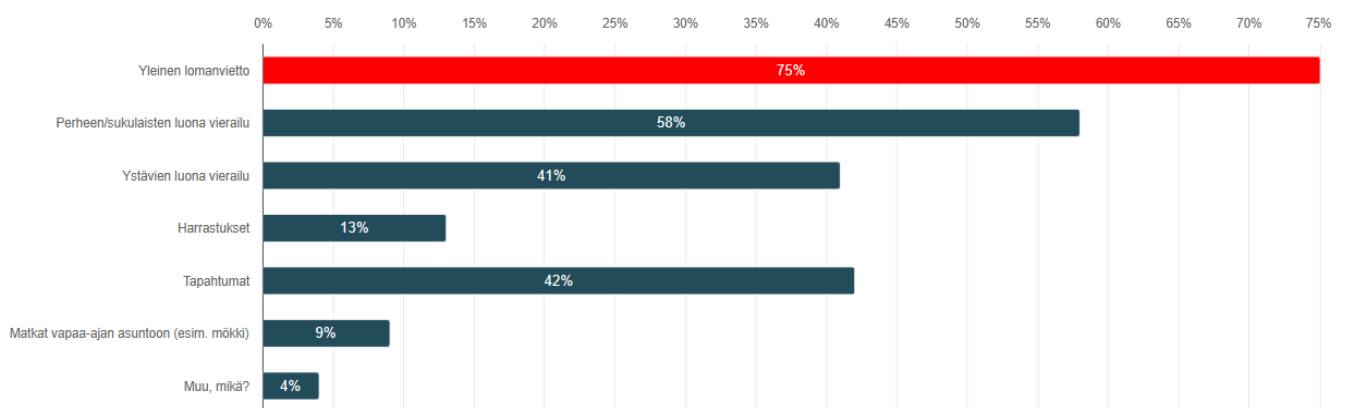
Kuva 13. Junan käyttö vapaa-ajan matkailussa (n=479)

Kysymyksessä 10 haluttiin saada selville ajankohtaisempi tieto junan käytöstä vapaa-ajan matkailussa. Vastaajilta kysyttiin, olivatko he käyttäneet junaa vapaa-ajan matkan kulkuneuvona, viimeisten 12 kk aikana. 89 prosenttia vastaajista vastasi käyttäneensä junaa viimeisten 12 kk aikana ja 11 prosenttia ei. Kuten kuva 14. havainnollistaakin suuri osa kyselyn vastaajista on käyttänyt junaa vapaa-ajan matkallaan viimeisten 12 kk aikana.



Kuva 14. Oletko käyttänyt junaa vapaa-ajan matkan kulkuneuvona viimeisten 12 kk aikana? (n=479).

Seuraavaksi haluttiin selvittää, millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaan käytettiin. Kysymyksessä 11 vastaajia pyydettiin valitsemaan kolme tärkeintä vaihtoehtoa, jotka kuvailivat heidän vapaa-ajan matkojaan. Kuten kuvasta 15. näkyy, yleinen lomanvietto koettiin tärkeimmäksi, 75 prosentilla. Perheen/sukulaisten luona vierailu sai 58 prosenttia, tapahtumat 42 prosenttia, sekä ystävien luona vierailu 41 prosenttia. Alla olevasta kuvasta 15. voidaan myös huomata, että matkat vapaa-ajan asuntoon (esim. mökki) valikoitui vähiten tärkeimmäksi 9 prosentilla ja harrastukset toiseksi vähiten 13 prosentilla. Vastaajilla oli myös mahdollista valita 'Muu, mikä?' vaihtoehto. Valitsemalla kyseisen vaihtoehdon, vastaaja pystyi itse kirjottamaan haluamansa vastauksen avoimeen tekstiruutuun. Kyseiset vastaukset käsittelivät kahta asiaa, jotka olivat 'interrail' ja 'en käytä junaan'.

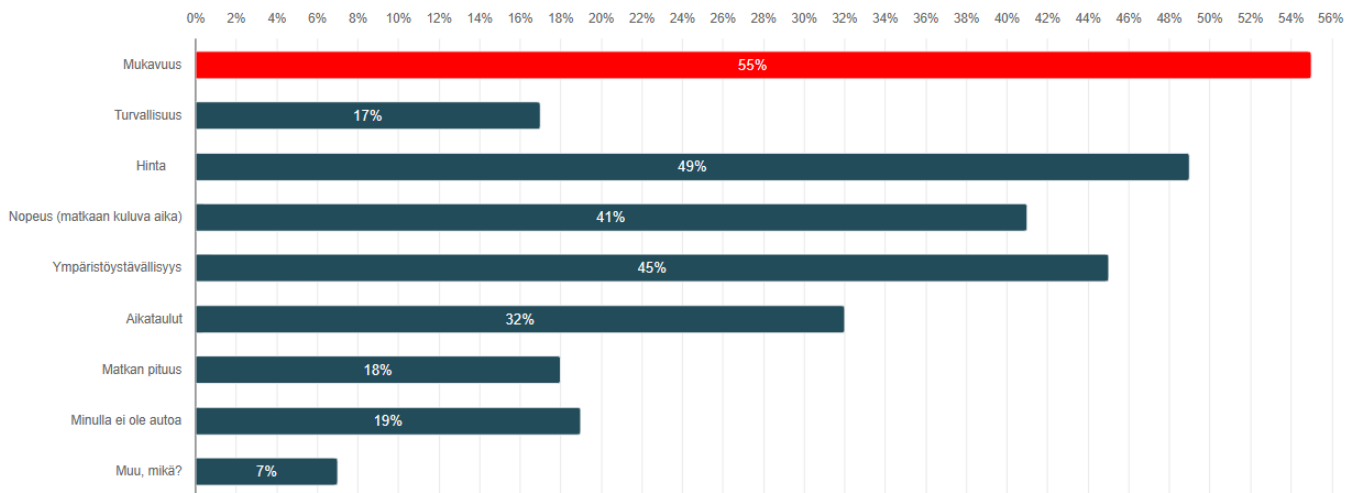


Kuva 15. Millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaan käytetään

Kysymyksessä 12 pyrittiin selvittämään tekijöitä, jotka saavat tai saisivat vastaajan valitsemaan junan vapaa-ajan matkan kulkuneuvoksi. Kuten kuvasta 16. voidaan nähdä, kaikkien vastauksien perusteella kolme tärkeintä tekijää junan valitsemiseen vapaa-ajan matkan kulkuneuvoksi ovat, mukavuus (55 prosenttia), hinta (49 prosenttia) ja ympäristöystävällisyys (45 prosenttia). Vähiten vastaajien valitsemia tekijöitä olivat turvallisuus, matkan pituus ja minulla ei ole autoa. Vastaajilla oli myös mahdollista valita vaihtoehto 'Muu, mikä?'. Valitsemalla kyseisen vaihtoehdon, vastaaja pystyi itse kirjottamaan haluamansa vastauksen avoimeen tekstiruutuun. Vastauksissa painotettiin seuraavia asioita ja tekijöitä: helppous lasten kanssa liikkuesssa, mahdollisuus ihastella maisemia, ei tule pahoinvointia, vaivattomuus, helppous, ja keskustasta-keskustaan.

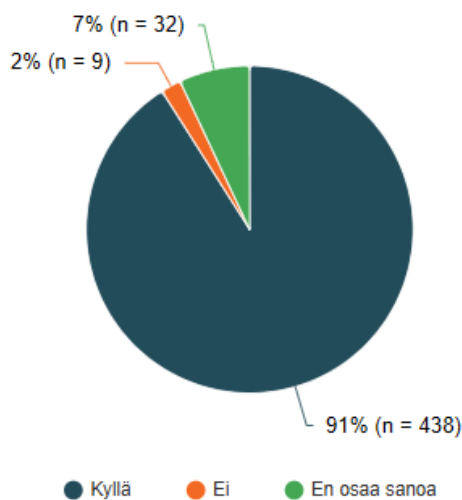
Mitkä tekijät saavat/saisivat sinut valitsemaan junan vapaa-ajan matkasi kulkuneuvoksi? Valitse kolme tärkeintä vaihtoehtoa.

Vastaajien määrä: 479, valittujen vastausten lukumäärä: 1356



Kuva 16. Mitkä tekijät vaikuttavat junan valintaan vapaa-ajan matkan kulkuneuvona

Tutkimuksessa haluttiin myös selvittää junamatkailun, kestävän kehityksen ja vastuullisen matkailun välistä yhteyttä. Kysymyksessä 13 vastaajilta kysyttiin, edistääkö junamatkailu heidän mielestään kestävää kehitystä ja vastuullista matkailua. 91 prosenttia vastaajista vastasi kyllä, 2 prosenttia ei ja 7 prosenttia ei osannut sanoa. Kuvassa 17. nähdään vastauksien jakautuminen selkeästi. Tuloksista voidaan päätellä, että junamatkailu on suurimman osan vastaajien mielestä osana kestävää kehitystä ja vastuullista matkailua.



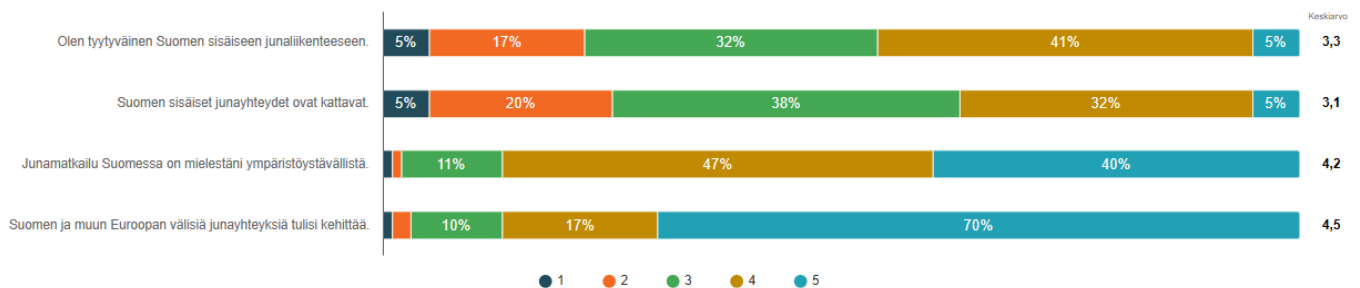
Kuva 17. Edistääkö junamatkailu kestävää kehitystä ja vastuullista matkailua? (n=479)

Lopuksi haluttiin vielä selvittää vastaajien suhtautumista junamatkailuun Suomessa, kysymyksessä 14. Vastaajia pyydettiin vastaamaan väittämiin kuvassa 18. näkyvän asteikon mukaisesti (eli 5 = Täysin samaa mieltä, 1 = Täysin eri mieltä). Väittämät ja vastaukset näkyvät myös kuvassa 18.

Väittämä 'Olen tyytyväinen Suomen sisäiseen junaliikenteeseen' jakoi mielipiteitä. 41 prosenttia vastaajista koki olevansa samaa mieltä ja 5 prosenttia täysin samaa mieltä. Vastauksista käy ilmi myös tyytymättömyyttä Suomen sisäisiin junayhteyksiin, koska 17 prosenttia vastasi olevansa eri mieltä ja 5 prosenttia täysin eri mieltä väittämän kanssa. Seuraava väittämä, eli 'Suomen sisäiset junayhteydet ovat kattavat' ja siihen saadut vastaukset kulkevat samoilla linjoilla edellisen väittämän kanssa.

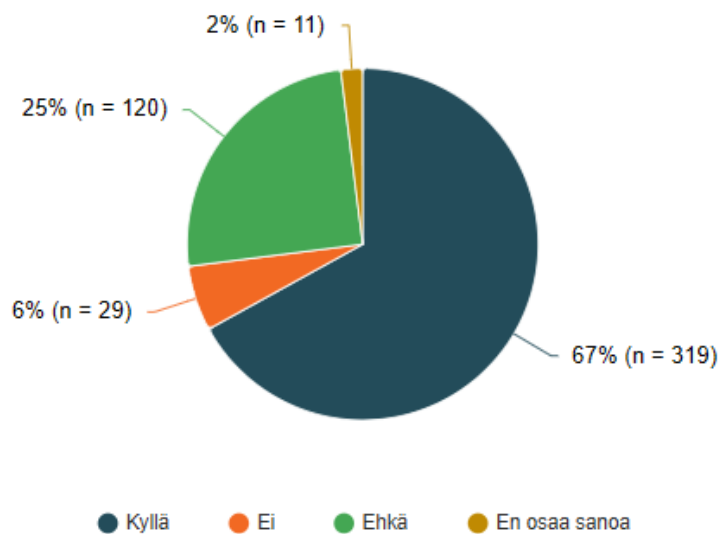
Vastaajille annettiin myös kaksi muuta väittämää. Väittämässä 'Junamatkailu Suomessa on mielestäni ympäristöystävällistä', 47 prosenttia koki olevansa samaa mieltä ja 40 prosenttia täysin samaa mieltä. 11 prosenttia oli neutraali ja vain 1 prosentti oli eri mieltä ja 1 prosentti täysin eri mieltä. Tästä voidaan päätellä, että suuri osa vastaajista on sitä mieltä, että junamatkailu Suomessa on ympäristöystävällistä. Viimeisessä väittämässä eli 'Suomen ja muun Euroopan välisiä junayhteyksiä tulisi kehittää', oli 75 prosenttia vastaajista täysin samaa mieltä, 17 prosenttia samaa mieltä ja 10 prosenttia neutraali. 2 prosenttia vastasi eri mieltä ja 1 prosentti täysin eri mieltä. Vastausten perusteella voidaan päätellä, että vastaajien mielestä Suomen ja Euroopan välisiä junayhteyksiä tulisi kehittää.

Vastaa alla oleviin väittämiin seuraavalla asteikolla: 5 = Täysin samaa mieltä - 4 Samaa mieltä - 3 Neutraali - 2 Eri mieltä - 1 Täysin eri mieltä.  
Vastaajien määrä: 479



Kuva 18. Väittämiä junamatkailusta (n=479)

Viimeisessä pakollisessa kysymyksessä, eli kysymyksessä 15 haluttiin vielä saada tarkemmin selville, olivatko vastaajat kiinnostuneita matkustamaan Suomesta muualle Eurooppaan maata pitkin junalla. Kuten alla olevasta kuvasta 19. voidaan huomata, suurin osa eli 67 prosenttia vastaajista oli kiinnostunut matkustamaan Suomesta maata pitkin muualle Eurooppaan junalla. Vastaajista 25 prosenttia vastasi ehkä, 6 prosenttia ei ja 2 prosenttia en osaa sanoa.



Kuva 19. Vastaajien kiinnostus Suomesta matkustamiseen muualle Eurooppaan junalla (n=479)

Kyselyn viimeinen kysymys eli kysymys 16 oli avoin kysymys, ja siihen vastaaminen oli vapaaehtoista. Kysymykseen vastasi 273 vastaajaa. Kysymys oli seuraava: Miten kehittäisit junaliikennettä Suomessa?

Vastaukset olivat monipuolisia ja niissä esiintyi erityisen selkeästi kaksi teemaa: liian kalliit liput ja junayhteyksien puute. Vastauksista sai myös selkeän kuvan siitä, että kyselyyn vastanneilla on kiinnostusta matkustaa junalla, mutta moni valitsee toisen kulkuneuvon useiden eri syiden takia. Vastauksissa korostui tyytymättömyys nykyiseen VR:n dynaamiseen hinnoitteluun, joka koettiin epäkannustavana, junan valinnassa matkan kulkuneuvoksi. Ehdotuksia tuli niin dynaamisen hinnoittelun poistamiseen, kuin sen muuttamiseen kohtuullisemmaksi. Nykyisillä lippujen hinnoilla ja erityisesti dynaamisella hinnoittelulla koettiin olevan negatiivinen vaikutus junan valintaan. Esimerkiksi spontaanien matkojen tekeminen junalla koettiin huonoksi valinnaksi lippujen hinnoittelun takia, sillä nykyisen hinnoittelun mukaan, liput saa useimmiten halvimmillaan silloin kun ne ostaa paljon aikaisemmin ennen reissua. Lippuihin kaivattiin myös joustoa ja lisää muutosmahdollisuuksia. Vastauksissa korostui myös tyytymättömyys nykyisiin junayhteyksiin. Erityisesti idästä länteen (ja toisinpäin) kulkeminen junalla koettiin haastavaksi ja Suomen poikittaisliikenteessä koettiin olevan paljon puutteita. Halu päästä Suomesta ulkomaille junalla näkyi myös vahvasti vastauksissa. Vastauksissa tuli esille myös julkisen liikenteen yhteyksien tärkeys, yhdessä junamahdollisuuksien kanssa.

Kuvassa 20. näytetään neljä suoraa lainausta kysymykseen 16 saaduista vastauksista. Lainauksissa esitellään ehdotuksia junaliikenteen kehittämiseen Suomessa. Kuvan lainaukset vastaajilta kertovat myös syitä siihen, miksi juna ei valikoidu vastaajan vapaa-ajan matkan kulkuneuvoksi.



Kuva 20. Miten junaliikennettä tulisi kehittää Suomessa?

## 6 Pohdinta

Tässä luvussa käydään läpi työn tuloksista tehtävät johtopäätökset. Opinnäytetyön kantavia teemoja olivat junamatkailu, kestävä kehitys, sekä kestävä ja vastuullinen matkailu. Työn tavoite oli selvittää, mikä on junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa. Tarkoituksena oli saada vastauksia tutkimuksen alaongelmiin, jotka olivat seuraavat:

- Mitä kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu tarkoittavat?
- Miten junamatkailu liittyy kestävään kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun?
- Millaista on tämänhetkinen junamatkailu Suomessa ja Euroopassa?
- Mikä saa matkailijat valitsemaan junan vapaa-ajan matkansa kulkuneuvoksi?
- Millaisiin vapaa-ajan matkoihin junaa käytetään?
- Miten suomalaiset matkailijat haluaisivat kehittää junaliikennettä Suomessa?

Työn tavoite saavutettiin kyselytutkimuksen avulla, jonka kohderyhmänä olivat täysi-ikäiset suomalaiset vapaa-ajan matkailijat. Tutkimuksen onnistumisen kannalta haluttiin saada vähintään 200 vastausta kyselyyn. Vastauksia saatiin yhteensä 479 kappaletta, joten tavoitemäärä saavutettiin, joka vaikuttaa tutkimuksen luotettavuuteen positiivisesti.

### 6.1 Johtopäätökset

Tutkimukseen vastanneiden ikäjakauma oli tasainen ja kaikkiin ikäryhmiin saatiin vastaajia. Vastajaat edustavat melko kattavasti kaikkia ikäluokkia. Vastaajien sukupuolen osalta naiset olivat ehdoton enemmistö. Eniten vastaajia oli Uudeltamaalta, ja toiseksi eniten vastaajia saatiin Lapista. Tuloksista selviää myös, että suurin osa eli yli puolet vastaajista oli palkansaajia. Alaluvussa 5.1 on nähtävillä tarkemmat tulokset ja niiden tarkastelu.

Tutkimuksesta saaduista tuloksista voidaan päätellä, että kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu ovat termeinä monen vapaa-ajan matkailijan tiedossa, mikä taas lisää kestävien ja vastuullisten matkailupäätösten ja -valintojen tekoa matkailijoiden keskuudessa. Tämä käy ilmi erityisesti kysymyksessä 6, jossa vastattiin kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta koskeviin väittämiin. Tutkimustuloksista käy myös ilmi, että vapaa-ajan matkailun kulkuneuvon valintaan vaikuttaa eniten hinta, sekä sen ohella erityisesti mukavuus ja aikataulut. Kysymyksen 8 tuloksista voidaan päätellä, että myös päästöillä on jonkin verran vaikutusta vastaajien vapaa-ajan matkan kulkuneuvon

valinnassa. Tämä taas tuo esille kestävyiden ja vastuullisuuden tärkeyden piirteitä matkailupäätösteossa. Teoriaosuuden alaluku 2.5 tukee myös tätä väitettä, kertomalla kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta tulevaisuuden matkailutrendeinä. Kyselytutkimuksen vastaajien antamien vastauksien perusteella voidaan päätellä, että suomalaiset vapaa-ajan matkailijat haluavat tehdä kestäviä ja vastuullisia valintoja matkaillessa, mutta useilla tekijöillä kuten hinnalla, on vaikutusta lopulliseen päätösten tekoon (luku 5.2).

Kyselyn tuloksista selviää, että junamatkailu kuuluu vahvasti suomalaisten vapaa-ajan matkailuun, niin Suomessa kuin ulkomailla matkaillessa. Kysymyksessä 10 selvitettiin suomalaisten junankäyttöä vapaa-ajan matkailussa viimeisten 12 kk ajalta. Tulokset osoittavat, että jopa 89 prosenttia vastaajista oli käyttänyt junaa viimeisten 12 kk aikana. Suomalaiset vapaa-ajan matkailijat käyttävät junaa eniten yleiseen lomanviettoon, mutta myös perheen/sukulaisten luona vierailuun. Kysymyksestä 12 saaduista vastauksista voidaan päätellä, että erityisesti mukavuus, hinta ja ympäristöystävällisyys ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat junan valintaan vapaa-ajan matkan kulkuneuvoksi.

Junamatkailun, kestävä kehityksen, sekä vastuullisen matkailun välillä on yhteys. Kysymyksen 13 tulosten mukaan, 91 prosenttia kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että junamatkailu edistää kestävä kehitystä ja vastuullista matkailua. Kysymyksen 14 väittämässä 'Junamatkailu Suomessa on mielestäni ympäristöystävällistä', 47 prosenttia koki olevansa samaa mieltä ja 40 prosenttia täysin samaa mieltä (luku 5.3). Junamatkailua pidetään siis Suomessa ympäristöystävällisenä. Junan osuus kestävässä kehityksessä ja vastuullisessa matkailussa käy ilmi myös teoriaosuuden alaluvuissa 3.1 ja 3.3, joissa puhutaan junasta ympäristöystävällisempänä kulkuneuvona, sekä junan muista eduista. Tutkimustulosten sekä teoriaosuuden perusteella voidaan päätellä, että junamatkailu on osana kestävä kehitystä ja vastuullista matkailua.

Kysymyksessä 15 pyrittiin selvittämään Suomalaisten kiinnostusta matkustaa Suomesta muualle Eurooppaan junalla. Vaikka Suomi onkin maantieteellisesti hieman syrjässä muusta Euroopasta, kuitenkin reilusti yli puolet kyselyn vastaajista oli kiinnostunut matkustamaan Suomesta maata pitkin muualle Eurooppaan junalla. Avoimeen kysymykseen 16 saaduista vastauksista löytyykin paljon vastauksia, joissa puhutaan myös Suomen ja muun Euroopan junayhteyksien kehittämistä. Voidaan siis päätellä, että kiinnostusta päästä junalla Suomesta muualle Eurooppaan kyllä on, mutta ratkaisuja tulee löytää ja junayhteyksiä kehittää. Haaparanta-Tornio junayhteyden valmistamisesta vuonna 2024 puhutaankin tämän opinnäytetyön alaluvussa 3.4.

Kysymyksessä 12 kartoitettiin, mitkä tekijät saavat/saisivat vapaa-ajan matkailijan valitsemaan junan matkansa kulkuneuvoksi. Vaikka hinta koettiin yhtenä suosituimpana tekijänä vastaajien keskuudessa, antaa kysymys 16 lisää tietoa aiheesta. Kysymys 16 oli avoin kysymys, jossa pyydettiin kertomaan miten junaliikennettä tulisi kehittää Suomessa. Siihen tulleet vastaukset kertoivat

monesta eri näkökulmasta Suomen sisäisen junaliikenteen nykyisistä puutteista, sekä vastauksissa annettiin ehdotuksia junaliikenteen parantamiseksi. Vastauksista sai monipuolisen kuvan siitä, että kyselyyn vastanneilla on kiinnostusta matkustaa junalla, mutta moni valitsee toisen kulkuneuvon useiden eri syiden takia. Kysymyksessä 16 käy selväksi se, että junamatkailu Suomessa koetaan liian kalliiksi. Erityisesti dynaaminen lippujenhinnoittelu koetaan ongelmalliseksi, koska lipputulisi varata kauan ennen matkaa, saadakseen halvimman hinnan. Tämä vähentää monen osalta spontaanien matkojen tekoa junalla. Vastauksissa korostui myös tyytymättömyys nykyisiin junayhteyksiin, sekä erityisesti idästä länteen (ja toisinpäin) kulkeminen junalla koettiin haastavaksi. Suomen poikittaisliikenteessä koettiin olevan paljon puutoksia. Suomesta halutaan päästä junalla ulkomaille, mutta matkustaa halutaan myös ympäri Suomea. Myös sinne, jossa raiteita ei vielä ole.

Tutkimuksesta saaduilla tuloksilla voi olla hyötyä monille matkailualan toimijoille, koska tutkimuksessa käsitellään junamatkailun lisäksi kestäväää kehitystä, sekä vastuullisen matkailun tärkeyttä matkailijoille. Erityisesti Suomen junaliikennettä hallinnoiva VR voi hyötyä tuloksista ja tämä opinnäytetyö voi tuoda lisää tietoa Suomen junaliikennettä koskevista puutteista ja kehitysideoista. Myös tässä tutkimuksessa selvitetty vapaa-ajan matkailijoiden näkökulma suomen junaliikenteestä, sekä vapaa-ajan matkailutottumuksista luo tuoretta tietoa aiheesta.

## 6.2 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta kuvaavat valideetti ja reliabiliteetti. Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttavat tarpeeksi edustava ja suuri otos. Kyselyn vastausprosentin tulisi olla mahdollisimman korkea. Kysymysten tulee mitata oikeita asioita, jotta tutkimusongelmaan saadaan vastaus. (Heikkilä 2014, 178.) Tutkijan tulisi aina arvioida tutkimuksensa luotettavuutta, koska se kuuluu hyvään tieteelliseen käytäntöön (Avoin tiede 1.2.2018).

Tämän tutkimuksen tuloksia voidaan pitää pätevinä. Tutkimuksen validius ja reliabiliteetti pyrittiin saavuttamaan mahdollisimman suurella joukolla vastaajia, eli suurella otoksella. Tavoitteena oli saada kyselytutkimukselle yli 200 vastaajaa ja tässä onnistuttiin. Lopullinen vastaajamäärä oli 479, joka oli tarpeeksi hyvä määrä mittaamaan tutkimuksen luotettavuutta. Täysi-ikäiset suomalaiset ovat suuri joukko eli kohderyhmä ja onkin mahdollisuus saada jokaisen täysi-ikäisen suomalaisen vapaa-ajan matkailijan mielipide aiheeseen liittyen. Tutkimuksen tuloksia voidaan kuitenkin pitää luotettavina. Kyselyyn saatiin vastauksia kaikilta halutuilta ikäluokilta, jotka olivat: 18-25-vuotiaat, 26-35-vuotiaat, 36-45-vuotiaat, 46-55-vuotiaat, 56-65-vuotiaat ja yli 65 vuotiaat. Ikäjakama oli myös suht tasainen, jolloin vastaajamäärät kussakin ikäryhmässä pysyivät yllättävän lähellä toisiinsa. Vastaajien sukupuolijakauma taas oli epätasainen, sillä enemmistö eli 77 prosenttia vastaa-

jista oli naisia. Kysely jaettiin neljään eri Facebook-ryhmään, jotka olivat: Hei me reissataan kotimaassa, Maata pitkin matkustustavat, Suomalaiset reissaajat, sekä Vastuullinen matkailu. Vaikka Maata pitkin matkustustavat -ryhmä onkin nimenomaan maata pitkin matkustaville tarkoitettu ryhmä, ja tällöin ryhmässä on pakostakin junalla matkustavia henkilöitä, koettiin kyselylinkin jakaminen sinnekin sopivaksi. Vastapainona olivat muut Facebook-ryhmät, sekä tutkijan lukuiset omat kontaktit, joille linkki jaettiin WhatsAppin ja Instagramin välityksellä. Tarkoitus oli kuitenkin saada vastauksia monesta eri näkökulmasta ja siinä onnistuttiin melko hyvin. Facebook-ryhmiä valittiin yhteensä neljä, koska muihin samantyyppisiin ryhmiin ei saanut mainostaa tai julkaista kyselyn linkkiä. Vastauksia saatiin kaiken kaikkiaan kuitenkin 479, joka on hyvä määrä.

Validiteetti kertoo tutkimuksesta sen, kuinka hyvin mittaus- ja tutkimusmenetelmä onnistuivat mitaamaan sitä, mitä tutkimuksessa oli tarkoituskin mitata. Kyselytutkimuksen validiteetin vaikuttaa se, miten kysymykset onnistuivat, eli saatiinko niiden avulla vastaus tutkimusongelmaan. (Heikkilä 2014, 177.) Reliabiliteetti kertoo taas sen, miten luotettavalla tavalla ja toistuvasti käytetty mittaus- tai tutkimusmenetelmä, mittaa haluttua ilmiötä (Avoin tiede 1.2.2018). Sisäinen reliabiliteetti mittaa samaa tilastoyksikköä moneen kertaan. Mittaus on reliabiili, jos mittaustuloksista saadaan samat. Ulkoinen reliabiliteetti tarkoittaa taas sitä, että mittaus on mahdollista toistaa myös muissa tutkimuksissa. Vaikka reliabiliteetti onkin riippumaton validiteudesta, voi alhaisella reliabiliteetilla olla alentava vaikutus mittarin validiteettiin. (Heikkilä 2014, 178.)

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttivat muun muassa kyselyn suunnittelu tarkasti, ajan kanssa. Kaikki kyselyn kysymykset pyrittiin muotoilemaan niin, että ne olivat selkeitä ja vastaaja tiesi miten toimia kussakin kohdassa. Kyselytutkimus testattiin ensin ulkopuolisilla henkilöillä, joiden avulla esimerkiksi kysymyksen 6 väitteitä muokattiin hieman sanallisesti, jolloin niiden ymmärtäminen oli helpompaa. Lopullisen vastaajille jaetun kyselyn kysymykseen 14 saadut avoimet vastaukset osoittivat pienen virheen kysymyksessä. Kysymys oli: ”Millaisiin vapaa-ajan matkoihin käytät junaa?” Kysymykseen vastausvaihtoehtoon ’Muu, mikä?’ saadut vastaukset käsittelivät kahta asiaa, jotka olivat ’interrail’ ja ’en käytä junaa’. Kysymyksen vastausvaihtoehtoihin olisi pitänyt lisätä vaihtoehto ’en käytä junaa’, koska oletus on se, että jokainen ei junaa käytä. Tämä käy ilmi myös kysymyksen 10 tuloksista, josta selviää että 11 prosenttia vastaajista ei ollut käyttänyt junaa viimeisen 12 kk aikana.

Opinnäytetyön aiheisiin on tutustuttu tarkasti ja niistä on pyritty antamaan tarpeeksi laaja tietopohja pohjustamaan tutkimuksessa esiintyviä aiheita ja teemoja. Käytetyt lähteet on pyritty valitsemaan niin, että ne ovat ajankohtaisia ja luotettavia. Tutkimusta voidaan pitää validina, sillä tutkimusongelmaan ja alaongelmiin saatiin vastaukset ja opinnäytetyön aiheisiin onnistuttiin luomaan

lisää tietoa. Kyselytutkimuksessa ei kerätty vastaajien tietoja ja kysely toteutettiin täysin anonyymisti.

### **6.3 Opinnäytetyön tutkimuseettinen tarkastelu**

Tämä opinnäytetyö on suoritettu tutkimuseettisin periaattein ja sen tekijä on työn toteutuksessa pyrkinyt noudattamaan opinnäytetyön eettisiä ohjeita. Eettisten ohjeiden pohjana on käytetty vastuullisen opinnäytetyön eettisiä suosituksia, jotka ovat luoneet Kettunen, Kärki, Näreaho ja Päälylysaho (2020). Tutkimuseettisiin ohjeistuksiin tutustumisen lisäksi, tekijä on perehtynyt opinnäytetyön aiheeseen harjoittaen asiantuntijuutta. Tutkimuksen tekoon on tutustuttu huolellisesti ja sen suorittamisessa on harjoitettu luotettavuutta, vilpittömyyttä, sekä tarkkaavaisuutta. Tekijä on tutustunut ja noudattanut kyselytutkimukseen liittyvien mahdollisten henkilötietojen käsittelyyn ja tietosuojaan liittyviä periaatteita ja ohjeistuksia. Opinnäytetyössä käytettyihin lähteisiin on viitattu tekijänoikeuksia kunnioittaen ja työ on toteutettu tietoisena siitä, että opinnäytetyö on julkinen asiakirja, sekä se tarkastetaan plagioinnin varalta. Työn tekijä on sitoutunut noudattamaan tutkimuseettisiä suosituksia ja ohjeita.

### **6.4 Oman oppimisen arviointi**

Opinnäytetyö oli opettavainen, mutta haastava projekti. Suuri haaste tuli aikatauluongelmista, koska kävin opinnäytetyön aikana töissä ja välillä tuntui, että aikaa ei vain löytynyt. Pysyin kuitenkin aikataulussa, josta olen iloinen. Opinnäytetyön aiheen keksiminen oli kuitenkin kaikista vaikein vaihe. Oikean aiheen löytäminen tuntui haastavalta, mutta omista mielenkiinnon kohteista oli apua ja opinnäytetyön aiheeksi valikoitui junamatkailu. Opinnäytetyöhön lisättiin niin ikään kaksi muuta-kin aihetta, eli kestävä kehitys, sekä kestävä ja vastuullinen matkailu. Näiden kolmen aiheen yhdistäminen tuntui hyvältä ratkaisulta, koska aiheiden välillä on selkeä yhteys. Koen oppineeni lisää kestävästä kehityksestä ja vastuullisesta matkailusta opinnäytetyön teon myötä. Esimerkiksi nousevat matkailutrendit yllättivät, koska niissä esiintyi paljon kestävään kehitykseen ja vastuullisuuteen liittyviä trendejä. Pidin erityisesti teoriaosuuden kirjoittamisesta, koska sen aikana tuli etsittyä ja opittua tietoa laidasta laitaan. Opinnäytetyöllä on ollut vaikutusta myös ajattelutapaani. Kestävä kehitys ja vastuullinen matkailu ovat tulleet entistä enemmän mieleeni ihan arkisissakin asioissa. Opinnäytetyöllä onkin siis ollut minuun positiivinen vaikutus. Lisäksi koen saaneeni lisää intoa junamatkailuun.

Koen että opinnäytetyön teoriaosuus oli tarpeeksi laaja ja hyvin tiivistetty. Olisin kuitenkin halunnut kirjoittaa eri aiheista enemmän, mutta ajanpuutteen takia jouduin karsimaan joitakin asioita pois. Olisin voinut hyödyntää enemmän kuvamateriaalia, havainnollistamaan teoriaa ja aineistoa. Ajankäytön kanssa on edelleen parannettavan varaa, mutta koen että opinnäytetyöprosessi harjoitutti

ajankäytön hallitsemista jonkin verran. Aikataulussa pysyminen tuntui haastavalta, mutta onnistuin siinä. Koen myös tutkimuksen onnistuneen hyvin. Itse tutkimuksen laatiminen ja sen suorittaminen tuntui hieman jännittävältä ja koin aika-ajoin epäileväni onnistumistani esimerkiksi siinä, saisinko tarpeeksi vastaajia. Haluttu vastaajamäärä täyttyi kuitenkin yhden vuorokauden sisällä kyselyn julkaisusta ja olo muuttui jännittyneestä innostuneeksi. Olisin toisaalta halunnut vielä enemmän vastaajia, koska kohderyhmä oli laaja, sekä enemmän muiden sukupuolien vastaajia kuin naisia, jotta sukupuolijakauma olisi ollut tasaisempi. Olen kuitenkin tyytyväinen saavutettuun vastaajamäärään. Koen, että tulokset vastasivat hyvin tutkimuksen pääongelmaan ja alaongelmiin. Kaikessa on totta-kai aina parantamisen varaa, mutta olen itse tyytyväinen lopputulokseen kokonaisuutena. Tutkimuksen tuloksilla voi olla esimerkiksi hyötyä VR:lle ja muille matkailualan toimijoille. Yksi asia on kuitenkin selvää: junayhteyksiä tulisi kehittää, jotta voisimme kaikki matkustaa raiteilla kohti kestävämpää matkailua ja tulevaisuutta.

Tutkimuksesta voi saada tehtyä hyvin myös jatkotutkimuksia. Junamatkailusta Suomessa voisi tehdä jatkotutkimusta, erityisesti keskittyen junayhteyksien ja rataverkoston kartoittamiseen suomen sisäisesti ja näin ollen selvittää, mihin raideyhteyksiin kannattaa panostaa, sekä mihin kannattaa rakentaa uutta. Tämä avaa myös oven kestävään kehitykseen ja vastuulliseen matkailuun liittyen, jos mietitään junareittien lisäämistä ja junamatkailun kehittämistä niin, että junamatkailusta saadaan kannustavampaa ja yhä useampi henkilö alkaa käyttämään junaa esimerkiksi vapaa-ajan matkailun puitteissa. Kestävän kehityksen ja vastuullisen matkailun aiheita taas tulisi tutkia entisestään, ja niistä voidaankin tehdä paljon jatkotutkimuksia. Jatkotutkimuksilla ja tiedon välityksellä avustetaan sitä, että mahdollisimman monella olisi yhtenäinen käsitys siitä, mitä nämä termit tarkoittavat, ja me kaikki pystyisimme jatkossa toimimaan kestävämmiin ja vastuullisemmin.

## Lähteet

Avoin tiede. 1.2.2018. Todennettavuus ja toistettavuus. Luettavissa: <https://avointiede.fi/fi/ajankoh-taista/todennettavuus-ja-toistettavuus>. Luettu: 16.4.2024.

Azzahra, A. 23.8.2023. Post-Pandemic Travel Trends: The Future of Hospitality and Tourism Industry. Luettavissa: <https://www.educationaltravelasia.org/post-pandemic-travel-trends-the-future-of-hospitality-and-tourism-industry/>. Luettu: 5.3.2024.

Barten, M. 11.2.2024. Sustainable Tourism Guide. What, Why, How and Top Examples. Luettavissa: <https://www.revfine.com/sustainable-tourism/#>. Luettu: 20.2.2024.

Barten, M. 15.2.2024. Tourism Industry: Everything You Need to Know About Tourism. Luettavissa: <https://www.revfine.com/tourism-industry/>. Luettu: 18.2.2024.

Booking.com 2023. Booking.com Sustainable Travel Report 2023. Luettavissa: <https://global-news.booking.com/download/31767dc7-3d6a-4108-9900-ab5d11e0a808/booking.com-sustainable-travel-report2023.pdf>. Luettu: 11.4.2024.

Brogan Abroad. 31.1.2024. What Is Responsible Tourism And Why is It Important? Luettavissa: <https://broganabroad.com/what-is-responsible-tourism/>. Luettu: 18.2.2024.

Business Finland s.a. Asiakkaille Suomessa. Tietoa Business Finlandista. Tehtävämme On Suomen Kokoinen. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/tietoa-meista/lyhyesti>. Luettu: 8.4.2024.

Canco, M. 21.12.2023. This Will Be The Fastest-Growing Travel Trend Of 2024. Luettavissa: <https://www.traveloffpath.com/this-will-be-the-fastest-growing-travel-trend-of-2024/>. Luettu: 18.3.2024.

Cox, R. 2023. The Rail Renaissance: The Slow Travel Trend Is Here To Stay. Luettavissa: <https://www.countryandtownhouse.com/travel/the-rail-renaissance/>. Luettu: 6.3.2024.

Crosswell, G. 11.1.2022. Why Train Travel is Good for the Environment. Luettavissa: <https://www.greenguides.net/post/trains-reduce-carbon-footprint>. Luettu: 21.3.2024.

Deli'Anna, A. 25.3.2024. New European Sleeper train connects four capitals from Brussels to Prague. Luettavissa: <https://www.euronews.com/travel/2024/03/25/european-sleeper-new-brussels-prague-night-train-aims-to-hit-the-tracks-next-year>. Luettu: 4.4.2024.

Diskin, E. 3.7.2023. Experts Predict the Future of Train Travel and It's Looking as Bright as Ever. Luettavissa: <https://matadornetwork.com/read/the-future-of-train-travel/>. Luettu: 30.3.2024.

Enel Group. 15.6.2023. The 3 pillars of sustainability: environmental, social and economic. Luettavissa: <https://www.enel.com/company/stories/articles/2023/06/three-pillars-sustainability>. Luettu: 6.4.2024.

Ethical Adventures. s.a. SUSTAINABLE VS RESPONSIBLE TOURISM. Luettavissa: <https://www.ethicaladventures.com.au/sustainable-tourism-vs-responsible-tourism/>. Luettu: 6.4.2024.

Eurail 2024a. Trains in Europe. Luettavissa: <https://www.eurail.com/en/plan-your-trip/trip-ideas/trains-europe>. Luettu: 4.4.2024.

Eurail 2024b. SJ High-speed Train. Luettavissa: <https://www.eurail.com/en/plan-your-trip/trip-ideas/trains-europe/high-speed-trains/sj>. Luettu: 13.4.2024.

European Sleeper 2024. European Sleeper. Luettavissa: <https://www.europeansleeper.eu/about-european-sleeper>. Luettu: 6.4.2024.

FollowAlice. 6.4.2023. What is conscious travel? Blogi. Luettavissa: <https://follow-alice.com/knowledge/what-is-conscious-travel>. Luettu: 20.2.2024.

Fonseca, F. 14.12.2023. 7 Travel Trends That Will Shape Tourism in 2024. Luettavissa: <https://orioly.com/7-travel-trends-that-will-shape-tourism-in-2024/>. Luettu: 5.3.2024.

Gallagher, K. 24.6.2022. What Is Sustainable Tourism and Why Is It Important? Luettavissa: <https://www.treehugger.com/what-is-sustainable-tourism-and-why-is-it-important-5114484>. Luettu: 6.3.2024.

Global Sustainable Tourism Council 2024. What is Sustainable Tourism? Luettavissa: <https://www.gstcouncil.org/what-is-sustainable-tourism/>. Luettu 18.2.2024.

Gomola, O. 16.1.2024. What is derailing European train travel? Luettavissa: <https://www.theperpective.se/2024/01/16/uncategorized/what-is-derailing-european-train-travel/>. Luettu: 24.3.2024.

Green Union. 15.7.2023. CONSCIOUS TRAVEL – The Environmental Benefits Of Train Travel In The UK. Luettavissa: <https://www.greenunion.co.uk/lifestyle/1529/CONSCIOUS-TRAVEL---The-Environmental-Benefits-Of-Train-Travel-In-The-UK>. Luettu: 11.4.2024.

Grekula, V. 13.3.2024. Suomen rataverkon vuosia kestävä jätti uudistus on alkanut – mullistaa koko junaturvallisuuden. Yle. Luettavissa: <https://yle.fi/a/74-20078828>. Luettu: 13.4.2024.

Haque, M. 4.12.2023. Improved rail is key to a sustainable future. Luettavissa: <https://www.cnu.org/publicsquare/2023/12/04/improved-rail-key-sustainable-future>. Luettu: 21.3.2024.

Hughes, R. 9.3.2023. Dream travel: How Europe's sleeper train network is set to expand. Luettavissa: <https://www.euronews.com/travel/2023/03/09/dream-travel-how-europes-sleeper-train-network-is-set-to-expand>. Luettu: 24.3.2024.

Hynes, E. 5.10.2023. Unpacking the Pros and Cons of Tourism. Luettavissa: <https://pinatravels.org/pros-and-cons-of-tourism/>. Luettu: 20.2.2024.

Iberostar 2024. Responsible Tourism. What is sustainable tourism? Examples that can save the planet. Luettavissa: <https://www.iberostar.com/en/inspiration-guide/responsible-tourism/what-is-sustainable-tourism/>. Luettu: 5.3.2024.

Ilmasto-opas.fi. 31.5.2022. Tietoa ilmastonmuutoksesta toimialoille. Liikenne on merkittävä kasvihuonepäästöjen tuottaja. Artikkelit. Luettavissa: <https://www.ilmasto-opas.fi/artikkelit/liikenne-on-merkittava-kasvihuonekaasupaastojen-tuottaja>. Luettu: 9.4.2024.

Interrail 2024. What is Interrail? Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/what-is-interrail>. Luettu: 4.4.2024.

Kaivanto, M. 30.11.2023. Lähijunaliikenne laajenemassa ympäri Suomea – Katso suunnitteilla olevat reitit. Iltalehti. Luettavissa: <https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/f574c5dd-8457-4207-86c4-0daacb29ab49>. Luettu: 29.3.2024.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylän Ammattikorkeakoulu. Jyväskylä.

Kemmeter, F. 19.4.2022. What are the consequences of Europe's different railway gauges? Luettavissa: <https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/19/what-are-the-consequences-of-europes-different-railway-gauges/?gdpr=deny>. Luettu: 24.3.2024.

Kestävä Helsinki 2024. Etusivu. Kestävä kehitys. Mitä on kestävä kehitys? Luettavissa: <https://kestavyys.hel.fi/mita-on-kestava-kehitys/>. Luettu: 6.3.2024.

Kettunen, J., Kärki, A., Näreaho, S. & Päälyssaho, S. 2020. Vastuullinen opinnäytetyö. Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset. Arene Ry. Luettavissa: <https://www.arene.fi/wp->

<content/uploads/Raportit/2020/Arenen%20ONT%20eettiset%20ohjeet%20esitysmateriaali%202020.pdf? t=1578486373>. Luettu: 16.5.2024.

Khandakar, B. 6.6.2023. On the right track. Train travel has never been more fashionable. Luettavissa: <https://theglossymagazine.com/on-the-right-track-train-travel-has-never-been-more-fashionable/>. Luettu: 18.3.2024.

Kopacka, J, Nandhakumar, S. 19.11.2021. What's the problem with European railways? Your questions answered. Luettavissa: <https://www.investigate-europe.eu/posts/whats-the-problem-with-european-railways-your-questions-answered>. Luettu: 24.3.2024.

Korhonen, I. 12.1.2024. Junayhteyden toteutuminen Suomesta Ruotsiin lähempänä kuin koskaan. MTV-Uutiset. Luettavissa: <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/junayhteyden-toteutuminen-suomesta-ruotsiin-lahempana-kuin-koskaan/8856510#gs.6z2pzy>. Luettu: 26.3.2024.

Lapland.fi. s.a. VASTUULLINEN MATKAILU LAPISSA. Matkailu. Vastuullinen Matkailu. Luettavissa: <https://www.lapland.fi/fi/matkailu/vastuullinen-matkailu/>. Luettu: 10.4.2024.

Leahy, K. 7.9.2023. What's the problem with overtourism? Luettavissa: <https://www.nationalgeographic.com/travel/article/what-is-overtourism>. Luettu: 20.2.2024.

Mahnken, D. 22.3.2023. Rail Freight – Pros and Cons of Rail Transport. Luettavissa: <https://dhl-freight-connections.com/en/trends/rail-freight-pros-and-cons-of-rail-transport/>. Luettu: 24.3.2024.

Modeshift. 9.5.2023. What Is The Most Sustainable Type Of Transportation. Luettavissa: <https://www.modeshift.com/what-is-the-most-sustainable-type-of-transportation/>. Luettu: 5.3.2024.

National Rail Network. 19.12.2023. Exploring Sustainable Travel Trends in Train Travel for 2024. Luettavissa: <https://www.nationalrail.com/our-blogs/exploring-sustainable-travel-trends-in-train-travel-for-2024/>. Luettu: 5.3.2024.

Pears, L. 3.7.2023. What Is Responsible Travel? Luettavissa: <https://www.theplanetedit.com/what-is-responsible-travel/>. Luettu 17.2.2024.

Puolakka, M. 31.7.2023. Miltä tuntuisi päästä junalla Helsingistä Jäämerelle alle kolmessa tunnissa? Kiinassa niin huima matkanopeus on kohta totta. Junamatkailu. Apu. Luettavissa: <https://www.apu.fi/artikkelit/helsingista-jaamerelle-alle-kolmessa-tunnissa-junalla-kiinassa-nain-nopea-juna-on-jo-totta>. Luettu: 4.4.2024.

Rahman, M. 23.8.2019. Positive and negative impacts of tourism. Luettavissa: <https://www.howandwhat.net/positive-negative-impacts-tourism/>. Luettu: 18.2.2024.

Sharir, U. 2.9.2022. 10 Benefits Of Traveling By Train. LinkedIn. Luettavissa: <https://www.linkedin.com/pulse/10-benefits-traveling-train-udi-sharir/>. Luettu: 18.2.2024.

Shine, I. 14.8.2023. Rising global temperatures are already affecting the tourism industry – here's how. World Economic Forum. Luettavissa: <https://www.weforum.org/agenda/2023/08/temperatures-tourism-climate-impact/>. Luettu: 4.3.2024.

SkedGo. 12.5.2023. 5 reasons why rail is the best way to travel (and a few reasons why it's not). Active Travel, News & Events. Luettavissa: <https://skedgo.com/5-reasons-why-rail-is-the-best-way-to-travel/>. Luettu 11.4.2024.

Smail, E. 28.12.2023. Impact of Climate Change on Tourism. Luettavissa: <https://www.climateimpactstracker.com/impact-of-climate-change-on-tourism/>. Luettu 4.2.2024.

Suomen Lähijunat Oy. 2024. Nettisivut. Junaliikennettä sinne minne tarvitaan. Suomen Lähijunat. Luettavissa: <https://www.lahijunat.fi/index.html>. Luettavissa 29.3.2024.

Suomen YK-liitto s.a. Kestävä kehitys. Luettavissa: <https://www.ykliitto.fi/kestava-kehitys>. Luettu: 18.3.2024.

Sustainable Travel International 2024. CARBON FOOTPRINT OF TOURISM. Luettavissa: <https://sustainabletravel.org/issues/carbon-footprint-tourism/>. Luettu: 9.4.2024.

Transportation & Logistics International. 23.6.2023. Top 10 benefits of rail transport. Luettavissa: <https://tlimagazine.com/news/top-10-benefits-of-rail-transport/>. Luettu: 21.3.2024.

Tunncliffe, A. 7.3.2023. How Rail Baltica is making progress. Luettavissa: <https://www.railway-technology.com/features/how-rail-baltica-is-making-progress/?cf-view&cf-closed>. Luettu: 30.3.2024.

Tuppen, H. 2021. Sustainable Travel: The essential guide to positive impact adventures. 1. painos. White Lion Publishing.

United Nations 2024. Department of Economic and Social Affairs. Sustainable Development. The 17 Goals. Luettavissa: <https://sdgs.un.org/goals>. Luettu: 18.2.2024.

UN Tourism s.a. Sustainable development. UN Tourism. Luettavissa: <https://www.unwto.org/sustainable-development>. Luettu: 6.4.2024.

Valtavaara, M. 25.2.2024. Tunnin juna viekin kohta Ruotsiin. Mielipide. Kolumni. Helsingin Sanomat. Luettavissa: <https://www.hs.fi/mielipide/art-2000010240115.html>. Luettu: 26.3.2024.


- Vaulio, K. 2021. Hidasta Matkaa. Vastuullinen matkailija maailmalla. Minerva.
- Vilkkä, H. 2007. Tutki ja mittaa: Määrällisen tutkimuksen perusteet. Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Visit Finland 2023. Kestävän matkailun tila 2022. Visit Finland. Luettavissa: <https://www.visitfinland.fi/49ce4c/globalassets/visitfinland.fi/vf-julkaisut/2023/kestavan-matkailun-tila-2022.pdf>. Luettu: 10.4.2024.
- Visit Finland s.a.a. Kestävän Matkailun Periaatteet. Luettavissa: <https://www.visitfinland.fi/liiketoiminnan-kehittaminen/vastuullinen-matkailu/kestavan-matkailun-periaatteet>. Luettu: 8.4.2024.
- Visit Finland s.a.b. Vastuullinen Matkailu. Kestävyys Matkailuvaltina. Luettavissa: <https://www.visitfinland.fi/liiketoiminnan-kehittaminen/vastuullinen-matkailu>. Luettu: 8.4.2024.
- Visit Finland s.a.c. Sustainable Travel Finland. Kestävän matkailun puolesta. Luettavissa: <https://www.visitfinland.fi/liiketoiminnan-kehittaminen/vastuullinen-matkailu/sustainable-travel-finland>. Luettu: 10.4.2024.
- VR 2024. Junamatkustamisen vastuullisuus. Luettavissa: <https://www.vr.fi/vinkkeja-junamatkailuun/uusilla-raiteilla/ymparisto>. Luettu: 30.3.2024.
- VR Group 2024a. Yrityksemme. VR Group yrityksenä. VR Group. Luettavissa: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/yrityksemme/>. Luettu: 1.4.2024.
- VR Group. 26.3.2024b. Uusi junawifi on asennettu yli 60 prosenttiin kaikista kaukojunista – katvealueille tarvitaan lisää tukiasemia. Mediatiedotteet. Luettavissa: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/uusi-junawifi-on-asennettu-yli-60-prosenttiin-kaikista-kaukojunista-katvealueille-tarvitaan-lisaa-tukiasemia/>. Luettu: 1.4.2024.
- Väylävirasto 2024. Rataverkko. Luettavissa: <https://vayla.fi/vaylista/rataverkko>. Luettu: 4.4.2024.
- What is tourism? 23.9.2022. What is Sustainable Tourism? Video. Katsottavissa: <https://www.youtube.com/watch?v=oL-X2iQi864>. Katsottu: 18.2.2024.
- Woods, J. 23.1.2018. Why You Should See Finland by Train. Luettavissa: <https://theculturetrip.com/europe/finland/articles/see-finland-train>. Luettu: 13.4.2024.
- World Health Organization 2024. Health Topics. Sustainable Development. Luettavissa: [https://www.who.int/health-topics/sustainable-development#tab=tab\\_1](https://www.who.int/health-topics/sustainable-development#tab=tab_1). Luettu: 6.3.2024.

Zay, L. 26.9.2022. Business, Leisure, and Blended Travel Explained. Luettavissa: <https://navan.com/blog/traveler-experience/what-is-the-difference-between-leisure-and-business-travel>. Luettu: 18.4.2024.

## Liitteet

### Liite 1. Kysely

## Raiteilla kohti kestäväää matkailua: Junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa

 Pakolliset kysymykset merkitty tähdellä (\*)

Tämä tutkimus on osa Haaga-Helian ammattikorkeakoulussa suoritettavaa restonomikoulutuksen opinnäytetyötä: "Raiteilla kohti kestäväää matkailua: Junamatkailun rooli suomalaisten vapaa-ajan matkailussa". Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää täysi-ikäisten suomalaisten suhdetta junan käyttöön vapaa-ajan matkailussa.

Tähän tutkimukseen osallistuminen on täysin vapaaehtoista ja vastaukset annetaan kokonaan anonymisti. Kyselyssä on 15 monivalintakysymystä, sekä yksi avoin kysymys. Kyselyyn vastaamiseen menee noin 5min. Kiitos paljon jo etukäteen osallistumisestasi! Jokaisella vastauksella on suuri merkitys.

- Olivia Koskimäki

### TAUSTATIEDOT

#### 1. Mikä on ikäsi? \*

- 18-25v
- 26-35v
- 36-45v
- 46-55v
- 56-65v
- Yli 65v

**2. Mikä on sukupuolesi? \***

- Nainen
- Mies
- Muu

**3. Missä päin Suomea asut? \***

- Ahvenanmaa
- Etelä-Karjala
- Etelä-Pohjanmaa
- Etelä-Savo
- Kainuu
- Kanta-Häme
- Keski-Pohjanmaa
- Keski-Suomi
- Kymenlaakso
- Lappi
- Pirkanmaa
- Pohjanmaa
- Pohjois-Karjala
- Pohjois-Pohjanmaa
- Pohjois-Savo
- Päijät-Häme
- Satakunta
- Uusimaa
- Varsinais-Suomi

#### 4. Toimintaasi tällä hetkellä parhaiten kuvaava vaihtoehto? \*

- Palkansaaja  
 Yrittäjä  
 Työllistynyt ansiotyössä muulla tavoin (esim. apurahalla tai itsensä työllistäjänä)  
 Työtön  
 Opiskelija  
 Muuten työvoiman ulkopuolella (esim. perhe- tai vanhempainvapaalla tai eläkkeellä)  
 Muu, mikä?

#### 5. Kuinka monta vapaa-ajan matkaa teet vuodessa? (Vapaa-ajan matkalla tarkoitetaan matkaa, johon ei liity töiden puolesta matkustamista. Kyseessä voi olla esimerkiksi lomamatka, tai sukulaisten ja ystävien luona vierailu) \*

- 0-1  
 2-3  
 4-5  
 6 tai enemmän

#### TUTKIMUSKYSYMYKSET

#### 6. Vastaa alla oleviin väittämiin seuraavalla asteikolla: 5 = Täysin samaa mieltä – 4 Samaa mieltä - 3 Neutraali - 2 Eri mieltä – 1 Täysin eri mieltä. \*

	1	2	3	4	5
Olen tietoinen, mitä kestävä kehitys on.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen tietoinen, mitä vastuullinen matkailu on.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyrin matkallani tekemään kestäviä ja vastuullisia valintoja (esim. ilmaston sammuksen sammuttaminen, kun hotellihuoneessa ei oleskella, ympäristöystävällisemmän kulkuneuvon valitseminen, paikallisten kulttuurin kunnioittaminen).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kestäviä ja vastuullisia matkailuvaihtoehtoja ei ole saatavilla tarpeeksi.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Olen valmis maksamaan hieman enemmän, tukeakseni kestäviä ja vastuullisia matkailuvaihtoehtoja.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**7. Mitkä tekijät vaikuttavat vapaa-ajan matkasi kulkuneuvon valintaan? Voit valita useamman vaihtoehdon. \***

- Mukavuus
- Turvallisuus
- Hinta
- Nopeus (matkaan kuluva aika)
- Ympäristöystävällisyys
- Matkan pituus
- Aikataulut
- Muu, mikä?

Valitse vähintään 1 vaihtoehtoa

Valitut vaihtoehdot: 0

**8. Kuinka paljon matkoista aiheutuneilla päästöillä on vaikutusta vapaa-ajan matkasi kulkuneuvon valintaan? \***

- Erittäin paljon
- Paljon
- Neutraali
- Vähän
- Erittäin vähän

Seuraava

1 / 2

**9. Oletko käyttänyt junaa vapaa-ajan matkailussa? \***

- Suomessa
- Ulkomailla
- Suomessa ja ulkomailla
- En ollenkaan

**10. Oletko käyttänyt junaa vapaa-ajan matkasi kulkuneuvona viimeisten 12 kk aikana? \***

- Kyllä
- En

**11. Millaisiin vapaa-ajan matkoihin käytät junaa? Valitse kolme tärkeintä vaihtoehtoa. \***

- Yleinen lomanvietto
- Perheen/sukulaisten luona vierailu
- Ystävien luona vierailu
- Harrastukset
- Tapahtumat
- Matkat vapaa-ajan asuntoon (esim. mökki)
- Muu, mikä?

Valitse enintään 3 vaihtoehtoa

Valitut vaihtoehdot: 0

**12. Mitkä tekijät saavat/saisivat sinut valitsemaan junan vapaa-ajan matkasi kulkuneuvoksi? Valitse kolme tärkeintä vaihtoehtoa. \***

- Mukavuus
- Turvallisuus
- Hinta
- Nopeus (matkaan kuluva aika)
- Ympäristöystävällisyys
- Aikataulut
- Matkan pituus
- Minulla ei ole autoa
- Muu, mikä?

Valitse enintään 3 vaihtoehtoa

Valitut vaihtoehdot: 0

**13. Edistääkö junamatkailu mielestäsi kestäväää kehitystä ja vastuullista matkailua? \***

- Kyllä
- Ei
- En osaa sanoa

**14. Vastaa alla oleviin väittämiin seuraavalla asteikolla: 5 = Täysin samaa mieltä – 4 Samaa mieltä - 3 Neutraali - 2 Eri mieltä – 1 Täysin eri mieltä. \***

	1	2	3	4	5
Olen tyytyväinen Suomen sisäiseen junaliikenteeseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suomen sisäiset junayhteydet ovat kattavat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Junamatkailu Suomessa on mielestäni ympäristöystävällistä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Suomen ja muun Euroopan välisiä junayhteyksiä tulisi kehittää.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**15. Haaparanta-Tornio junayhteys valmistuu pian, ja näin ollen Suomi yhdistetään Eurooppaan taas rautateitse, Ruotsin kautta.**

**Onko sinulla kiinnostusta matkustaa Suomesta maata pitkin muualle Eurooppaan junalla? \***

- Kyllä
- Ei
- Ehkä
- En osaa sanoa

**16. Miten kehittäisit junaliikennettä Suomessa?**

Edellinen

Lähetä