

## **Matkailun ekologisuus ja ympäristövaikutukset suomalaisten matkailutottumuksissa**

Pentti Oinonen

<b>Tekijä(t)</b> Pentti Oinonen	
<b>Koulutusohjelma</b> Matkailun koulutusohjelma	
<b>Opinnäytetyön otsikko</b> Matkailun ekologisuus ja ympäristövaikutukset suomalaisten matkailutottumuksissa	<b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 25+6
<p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli kartoittaa kiinnittävätkö suomalaiset huomiota matkailun aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin. Sen lisäksi tutkimuksella haluttiin selvittää kuinka ekologisesti suomalaiset matkustavat ja kuinka tärkeäksi ekologisuus koetaan matkustaessa. Tulosten analysoinnissa otettiin huomioon vastaajien siviilisäät, sukupuoli sekä eri ikäryhmät.</p> <p>Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvantitatiivista kyselyä ja siihen saatiin yhteensä 67 vastausta. Vastaajista 39% oli miehiä ja 61% naisia sekä suurin osa vastaajista oli avo- tai avioliitossa asuvia 21 – 30 vuotiaita. Kysely toteutettiin sähköisesti Webropol – alustalla ja vastaajat saatiin sosiaalisen median ja keskustelupalstojen kautta. Kysely oli vastattavissa 30.3.2016 - 16.4.2016.</p> <p>Raportissa tutustuttiin erilaisiin matkailun aiheuttamiin ja edesauttamiin ympäristövaikutuksiin globaalilla, kohdekohtaisella ja paikallisella tasolla. Kolmannessa kappaleessa käsiteltiin tutkimuksen kulku joka sisältää tutkimuksen teoriaa sekä tämän tutkimuksen etenemistä. Neljännessä ja viidennessä kappaleessa analysoitiin tutkimuksen vastauksia ja tehtiin niiden pohjalta johtopäätöksiä ja pohdittiin projektin kulkua sekä onnistumista.</p> <p>Tutkimuksesta saatiin selville, että suomalaisille ovat yleisesti kiinnostuneita matkailun aiheuttamista ympäristövaikutuksista ja haluavat omalla toiminnallaan välttää niiden aiheutumista. Kuitenkin matkustustapaa valitessa ekologisuutta tärkeämpinä asioina pidetään hintaa, nopeutta, mukavuutta ja vaivattomuutta.</p>	
<b>Asiasanat</b> matkailun ympäristövaikutukset, vastuullinen matkailu, suomalaisten matkailu	

## Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Matkailun yleiset ympäristövaikutukset.....	2
2.1	Globalisaation vaikutukset .....	2
2.2	Ilmastonmuutos ja matkustusmuodot .....	5
2.3	Tallaus .....	9
2.4	Maiseman muuttuminen.....	10
3	Tutkimuksen kulku .....	13
3.1	Tutkimusmenetelmä.....	13
3.2	Aineiston hankinta kyselyn avulla.....	14
3.3	Tutkimuksen luotettavuus .....	16
4	Tutkimustulokset .....	18
4.1	Vastaajien taustatiedot.....	18
4.2	Matkailun vaikutusten huomioon ottaminen.....	19
4.3	Matkustustapa.....	22
5	Pohdinta.....	24
	Lähteet .....	26
	Liitteet.....	29
	Liite 1. Kyselylomake.....	29

# 1 Johdanto

Vuonna 2014 matkailu työllisti vuosittain yli 277 miljoonaa ihmistä, mikä on 10% kaikista maailman työpaikoista ja se on suurin teollisuudenala, sillä 11% maailman BKT:stä liittyy matkailuun. 1,1 miljardia ihmistä matkustaa vuodessa ulkomaille, jonka seurauksena syntyy todella paljon globaaleja ja alueellisia vaikutuksia. (UNWTO 2015; Skift 2015)

Ihanteellisesti ajateltuna matkailu onkin elämysten tuottamista sekä kulttuurien ja ihmisten tasavertaista kohtaamista, loikoilua rannalla tai retkeilyä auringonlaskun maalaamassa vuoristomaisemassa. Sen on tarkoitus herättää ihmisten kiinnostusta luontoon ja sitä kautta edistää luonnonsuojelua sekä korjata eläinten kohtelussa tapahtuvia epäkohtia. Parhaimmillaan matkailu myös säilyttää historiallisia kohteita ja lisää kohdealueen tai maan hyvinvointia.

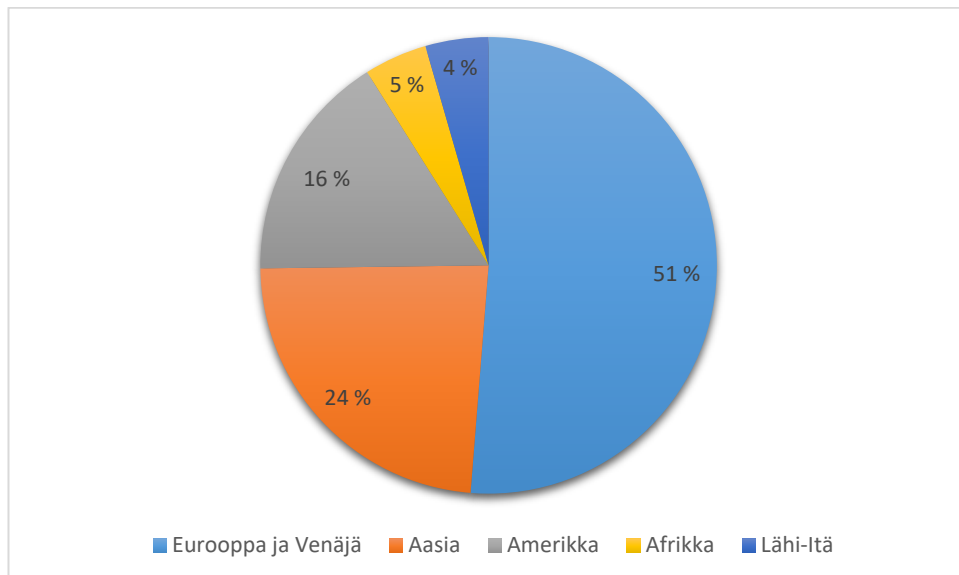
Todellisuudessa matkailu kuitenkin kiihdyttää kilpailua sosiaalisten- ja ympäristöllisten normien rikkomisesta ja etenkin siitä, kuka on niitä eniten valmis rikkomaan. Matkailu selkeästi saastuttaa ympäristöä ja sen aiheuttamaa energiankulutusta sekä jätteitä voidaankin pitää matkailun suurimpina ympäristörasitteina. On myös totta, että matkailu lisää työpaikkoja ja parantaa kohdealueen taloudellista tilannetta, mutta silti 70-90% varoista päätyy rikkaisiin maihin ja näin syventää taloudellista epätasa-arvoa. Lisäksi matkailun aiheuttama massaturismi ja investoinnit murtavat paikalliskulttuureita, joten pahimmassa tapauksessa paikalliset yhteisöt joutuvat siirtymään turistilaumojen tieltä.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena onkin ottaa selvää siitä, että kiinnittävätkö suomalaiset matkailun aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin ja ekologisuuteen huomiota matkustaessaan.

Opinnäytetyön teoriaosassa perehdytään ensin tarkemmin matkailun aiheuttamiin yleisiin vaikutuksiin; millaisia globaaleja, kohdekohtaisia ja paikallisia vaikutuksia matkailulla on ympäröivään maailmaan. Teoriaosa toimii pohjana kvantitatiivisesti eli määrällisesti laaditulle kyselylomakkeelle, joka tehdään ja julkaistaan internetissä hyödyntäen Webropol-kyselytyökalua. Tämän jälkeen kyselyä on helppo levittää sosiaalisen median ja tutkittavaan aiheeseen soveltuvien foorumeiden kautta. Kyselyn jälkeen kyselylomakkeen avulla kerätystä aineistosta tehdään analyysi, jossa vastaukset käydään yksityiskohtaisesti läpi. Lopuksi pohditaan millaisia johtopäätöksiä saaduista vastauksista voidaan tehdä sekä arvioidaan projektin onnistumista.

## 2 Matkailun yleiset ympäristövaikutukset

Jotta matkailun aiheuttamia ympäristövaikutuksia pystyy täysin ymmärtämään, on kyettävä hahmottamaan matkailun rakennetta ja sen globaaleja vaikutuksia. Maapallolla on kolme matkailun suuraluetta: Eurooppa, Pohjois-Amerikka ja Kaakkois-Aasia sekä Tyynen meren alue, jotka yhdessä muodostavat matkailun ydinvyöhykkeen. Kuten kuviosta 1 voi havaita, ydinvyöhyke sijoittautuu selkeästi maapallon pohjoiselle pallonpuoliskolle, joka kattoi vuonna 2015 selkeästi suurimman osan kaikista kansainvälisistä matkoista. (Hemmi 2005, 21; UNWTO 2016, 2) Matkailu näillä alueille voidaan jaoitella myös alueen sisäiseen (intraregionaaliseen) tai väliseen (intregionaaliseen) matkailuun. Esimerkiksi UNWTO:n tourism highlights-julkaisun (2016, 12) mukaan vuonna 2015 neljä viidestä Euroopassa tapahtuvasta matkasta on intraregionaalista, joka muodostuvat pääasiassa liikematkailusta, kaupunkimatkailusta, kongressimatkailusta tai kulttuurimatkailusta. (Hemmi 2005, 21)



Kuvio 1. Vuoden 2015 maanosakohtainen kansainvälisten matkojen määrä prosentuaalisesti. (UNWTO 2016, 2)

### 2.1 Globalisaation vaikutukset

Vaikka suurin osa kansainvälisestä matkailusta tapahtuukin vielä nykyään ydinvyöhykkeen sisällä, kuusikymmentä vuotta sitten asiat olivat aivan toisin. Silloin lähes kaikki kansainväliset matkat tehtiin joko Amerikassa tai Euroopassa sijaitseviin kohteisiin, mutta vuonna 2007 ainoastaan 57% kaikista kansainvälisistä matkoista suuntautui kyseisille alueille. Tämä on selkeä viesti siitä, että matkailukohteita avautuu erityisesti kehitysmaihin, joille matkailu onkin myös pääasiallinen elinkeino ja mahdollisuus uusille työpaikoille ja kehitykselle. Tätä asiaa arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon

matkailun sesonkiluontoisuus. Koska suurin osa matkustajista tulee vauraista länsimaista ja kohteen haluttavuus määräytyy tietenkin heidän henkilökohtaisten tarpeidensa sekä lomakausiensa mukaan. Suurin osa matkoista sijoittuu kesä-syyskuuhun ja joulunaikaan, jolloin ihmisillä on aikaa matkustaa ja se tarkoittaa sitä, että näiden aikajaksojen ulkopuolella matkakohteet ovat kirjaimellisesti tyhjillään. On myös mahdollista, että kohteen suosio romahtaa esimerkiksi terroriuhan tai sairauden, kuten ebolan vuoksi. Tällaisissa tilanteissa jo matkailusta riippuvaiseksi tulleen paikkallisväestön on erittäin vaikeaa palata elinkeinojen pariin, joilla he selvittyvät ilman matkailua. (Maailmantalous 2013)

Matkailutoimintojen painottautuminen yhä etelämmäksi kasvattaa etenkin kehitysmaiden matkailun kehittämispaineita. Maailmasta onkin muodostumassa kaikkien valtioiden ja kansalaisten muodostama globaali systeemi. Kehitysmaissa matkailun globalisaatiolla sekä sen edesauttamalla homogenisoitumisella on ajateltu olevan positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia. Uhkina pidetään etenkin länsimaisen työvoiman lisääntymistä, investointeja sekä paikallisuuden häviämistä, jonka länsimainen matkailukulttuuri työntää pois tieltään. (Hemmi 2005, 22)

Investoinnit ovatkin vakava uhka monien maiden paikallisyhteisöille ja esimerkiksi Belizen ranta-alueista jopa 90% on ulkomaalaisten hallinnassa. Pieniä matkailuyrityksiä syrjitään, maata pakkolunastetaan uusien golfkenttien tieltä ja väestöä hädätetään kotiseuduiltaan, jotta turisteille saadaan enemmän tilaa. Investoinnit ja matkailu tuo matkakohteille ja yhteisöille tietenkin rahaa, mutta pahimmissa tapauksissa jopa 50% kehitysmaiden saamista matkailutuloista palaa takaisin kansainvälisille yrityksille. Onneksi useiden maiden hallitukset ottavat yhä enemmän näitä asioita huomioon ja edistävät toiminnallaan vastuullista matkailua. Tämä onkin matkailijoiden ja kestävän matkailun näkökulmasta ensiarvoisen tärkeää, sillä paikallisuuden ja kulttuurien erilaisuuksien säilyminen myös tulevaisuudessa on kaikkien etu. (Hemmi 2005, 23)

Globalisaatio ei kuitenkaan ole ainoastaan vain huono asia, vaan sillä myös kääntöpuolensa, jonka vaikutuksia vastuullinen ja kestävä matkailu pyrkiikin korostamaan. Se on esimerkiksi luonut todella paljon työpaikkoja, kehittänyt infrasturktuuria ja tasapainottanut erityisesti niiden kehitysmaiden taloutta, joiden ulkomaankauppa painottuu vain muutamaaan päätuotteeseen. Työpaikkojen lisääntyminen näkyy myös siten, että väestön muuttamishalukkuus kylistä kaupunkeihin on selkeästi hillintynyt. Maailmallistumisella on myös kulttuuriperinteitä säilyttävä vaikutus, mutta se on usein vain keinotekoisesti luotu turistien miellyttämiseksi luotu illuusio. (Hemmi 2005, 23)

Matkailulla on paljon ympäristövaikutuksia, jota kestävä matkailu pyrkii hillitsemään. Kestävän ja ympäristövastuullisen matkailun pääasiallisena tehtävänä onkin kielteisten ympäristövaikutusten tunnistaminen ja niiden vähentäminen, jotta matkailun toteuttamisesta tulisi entistä järkevämpää ja kunnioittavampaa luonnon sekä ympäristön näkökulmasta. (Hemmi 2005, 41-42)

Näitä vaikutuksia voidaan tarkastella kolmella eri tavalla: selvittämällä kokonaisvaikutukset ekosysteemi-, elinympäristö- tai kohdekohtaisesti tai tutkitaan tietyn matkailuaktiviteetin vaikutuksia koko ympäristöön. On myös mahdollista yhdistää nämä kaksi tapaa, jolloin saadaan monipuolisempi lopputulos. Ympäristövaikutukset voivat olla välillisiä, välittömiä, välillisiä tai pysyviä, heikkoja tai voimakkaita. Esimerkiksi kun asiakas majoittuu majoitusliikkeessä, vaikutukset ovat välillisiä, sillä vaikutukset kohteeseen tapahtuvat majoitusliikkeen välityksellä. Kun matkailija retkeilee maastossa, voidaan puhua välittömistä vaikutuksista, koska kaikki matkailijan toiminta vaikuttaa suoraan ympäröivään ekosysteemiin. (Hemmi 2005, 41-42)

Ympäristövaikutuksien havaitseminen ei kuitenkaan ole aina niin helppoa, sillä niiden luonne saattaa olla hyvinkin monimutkainen ja monilla vaikutuksilla saattaa olla lukuisia seurausvaikutuksia. Hyvä esimerkki tästä on matkailijoiden aiheuttama maaston kuluminen, eroosio, joka voi aiheuttaa vaikeitakin kasvikunnan muutoksia. Kasvikunnan muutoksilla on yleensä suora vaikutus eläinkuntaan ja näin ollen koko ekosysteemi on vaarassa tuhoutua tai muuttua. Suojelualueilla esimerkiksi koralliriutoilla, aavikoilla ja tundralla pienetkin matkailijamäärät voivat aiheuttaa suuria vahingollisia seurauksia. (Hemmi 2005, 41-42)

Etenkin koralliriutat ovat kaikista huonoimmassa asemassa, sillä ne ovat alttiita monille eri matkailun vaikutuksille. Esimerkiksi kaikista mainittavimpia vaikutuksia ovat matkailupalveluiden rakentaminen, ihmisten jätteiden aiheuttamat vaikutukset ja paikallisten ihmisten sekä matkailijoiden yleinen vahingollinen käyttäytyminen koralliriuttoja kohtaan. Ihmisten mereen valuvat saasteet ja jätteet aiheuttavat rehevöitymistä, jonka seurauksena syntyy levämassoja, jotka voivat peittää koralliriutat ja tukehduttaa ne kokonaan. Näin kävi yhdellä Havaijin saariin kuuluvalla Oahulla, jossa saaren jätteet päästettiin valumaan mereen. Levämassa pääsi kasvamaan umpeen niin, että suuri osa riutan alueista kuoli. Riuttoja louhitaan myös rakennusmateriaaleiksi ja itse rakentamisesta aiheutuva pöly kulkeutuu helposti riutoille vahingoittaen niiden ekosysteemiä. Vuonna 1997 tehdyn arvion mukaan matkailu vaikuttaa vahingollisesti 73% Egyptin rannikolla sijaitseviin koralliriuttoihin. (Holden 2008, 76)

Kun tarkastellaan matkailun ympäristövaikutuksia, on otettava huomioon myös luonnonvarojen käyttäminen ja on itsestään selvää, että niitä käytetään sekä kehittämään matkailua, että itse turistinähtävyyksinä. Etenkin kohdemaissa esimerkiksi lentokentät ovat todella tärkeässä asemassa kohteen matkailun kehittämisen kannalta, sillä ne luovat todella paljon työpaikkoja paikallisille asukkaille. Lentokentät ovat kuitenkin todella isoja komplekseja, jotka koostuvat monista eri rakennuksista ja näin ollen peittävät alleen todella suuria maa-alueita. Tämä on ongelma etenkin pienissä saarivaltioissa, joissa lentokentän viemä alue on saattanut olla todella tärkeää maanviljelysmaata ja sen menetys voi johtaa lisääntyneeseen riippuvuuteen ruokatoimituksista ja pahimmassa tapauksessa nälänhätään. (Holden 2008, 83)

Vesi on myös yksi tärkeimmistä matkailua ylläpitävistä luonnonvaroista. Useissa kohteissa paikalliset asukkaat tarvitsevat vettä vain murto-osan siitä, mihin länsimaiseen kulttuuriin ja elämäntapoihin tottuneet turistit ovat tottuneet. Jokapäiväisen suihkun sekä puhtaiden lakanoiden ja pyyhkeiden mahdollistaminen vie todella paljon vettä verrattuna paikallisen asukkaan vedenkulutukseen. Andrew Holden vertaakin kirjassaan, että kun 15000 kuutiota vettä riittää sadalle luksushotellille 55 päiväksi, niin samalla määrällä vettä sata maaseudulla asuvaa perhettä elää kaksi vuotta. Matkailupalveluiden kehityksen ja lisääntymisen myötä vesivarannot jakautuvat yhä epätasaisemmin ja pahimmassa tapauksessa joillain alueilla paikallisille asukkaille vettä ei riitä edes maanviljelykseen. Esimerkiksi Joki tai sen virtauksia saatetaan muuttaa niin, että se palvelisi paremmin matkailun kehitystä, jolloin veden määrä ei välttämättä enää riitä paikallisille asukkaille. Hotelleilla voi olla varaa maksaa veden kuljetuksesta, mutta samalla paikalliset kärsivät vedenpuutteesta. (Holden 2008, 84-85)

## **2.2 Ilmastonmuutos ja matkustusmuodot**

Kohteeseen tai kohteesta matkustamisen ympäristövaikutuksia arvioitaessa kaikkein vaikuttavin tekijä on liikenne. Liikenne voidaan jaotella neljään pääryhmään: tie-, raide-, vesi- ja lentoliikenteeseen, jotka kuormittavat luontoa ja ympäristöä monilla tavoilla elinkaarensa eri vaiheissa ja josta jopa 90% matkustajan energiankulutuksesta muodostuu matkan aikana. Liikenteen elinkaaren vaiheisiin kuuluvat ajoneuvojen ja polttoaineiden tuotanto, käyttö ja käytöstä poisto. Näihin kaikkiin vaiheisiin kuuluvat myös oleellisesti luonnonvarojen ja energian kulutus sekä päästöjen tuottaminen, mutta ajoneuvojen käyttö aiheuttaa kuitenkin ylivoimaisesti suurimman osan liikenteestä johtuvista ilmakehään pääsevistä päästöistä. Ilmakehään pääsevät päästöt ovatkin syy liikenteen edesauttamiin globaaleihin ympäristövaikutuksiin. Ilmastonmuutos, otsonikato ja kemikalisoituminen ovat kaikki syntyneet päästöjen seurauksena ja näistä suurimpana



uhkana pidetään ilmastonmuutosta, joka on yksi suurimmista maailmanlaajuisista kriiseistämme. (Hemmi 2005, 60; WWF 2015)

Ilmastonmuutos johtuu kasvihuonekaasujen, kuten hiilidioksidin lisääntymisestä ilmakehässä. Kasvihuonekaasut päästävät auringonsäteet lävitseen, mutta estävät osan lämmön karkaamisesta takaisin avaruuteen ja ilman tätä prosessia elämä maapallolla olisi mahdotonta. Ihmisen toiminnan seurauksena kasvihuonekaasut ovat kuitenkin lisääntyneet 50% verrattuna esiteolliseen aikaan. Kaasuja pakkautuu yhä enemmän ja enemmän ilmakehään, jolloin lämmön karkaaminen hidastuu ja tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että maapallon keskilämpötila nousee jatkuvasti ja luonnolla on vaikeuksia sopeutua tähän äkilliseen ja voimakkaaseen muutokseen. (EEA 2016, WWF 2014a)

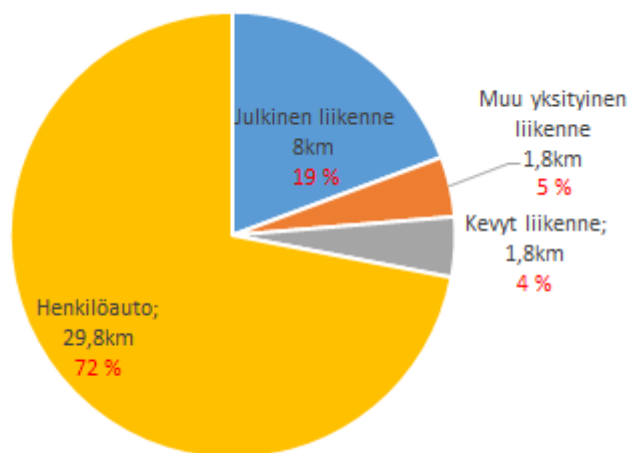
Monet alueet kärsivät jo nyt muuttuneesta ilmastosta, esimerkiksi Nepalissa ja Bhutanissa sääolot ovat muuttuneet arvaamattomiksi ja aiheuttaneet kuivuutta. Kuivuus on erittäin vakava uhka paikallisille yhteisöille, sillä viljeltävien satojen onnistuminen on heille elinehto. Vielä voimakkaimmin ilmastonmuutoksen vaikutukset näkyvät arktisilla alueilla, joilla lämpeneminen tapahtuu kaksi kertaa nopeammin kuin maapallo keskimäärin. Muualla maailmassa sellaiset kasvit ja eläimet, jotka ovat tottuneet kylmään ilmastoon voivat vielä sopeutua ilmastonmuutokseen vetäytymällä pohjoisemmille leveysasteille, mutta arktisilla alueilla elävät eläimet eivät voi enää siirtyä pohjoisemmaksi. (WWF 2014b)

Kaikesta huolimatta suurin osa matkustajista matkustaa matkakohteeseensa käyttäen lentokonetta, mikä on huolestuttavaa, sillä lentoliikenne on suuri kasvihuonekaasujen lähde. Lentoliikenne on kyseenalaista myös siksi, koska maailman rikkaimmat 3-5% väestöstä ovat lentoliikenteen suurkuluttajia kun taas vastaavasti lentoliikenteen edesauttamasta ilmastonmuutoksesta kärsivät eniten maailman köyhimmat kansat ja ihmiset (Ecology 2016). Junalla tai laivalla matkustattaessa päästöt ovat moninkertaisesti pienemmät, mutta näiden matkustustapojen käyttö on marginaalinen verrattuna lentoliikenteeseen. Lentoliikenne onkin helppoudellaan synnyttänyt massaturismin ja yleisesti ajatellaan, että se on myös aiheuttanut suurimman osan matkailun haitallisista seurauksista. Massaturismin aiheuttamiin ongelmiin on kuitenkin pystytty reagoimaan investoinneilla ja massamatkailukohteiden negatiivisia ympäristövaikutuksia on onnistuttu hillitsemään. Haastavampi ongelma ovat erikoisemmat luonnonalueet, ekologisesti haavoittuvammat eksoottiset kohteet, sillä pienetkin matkailijamäärät voivat aiheuttaa näillä alueilla ympäristöongelmia. (Hemmi 2005, 42-43)

Suurin osa Suomen sisäisestä liikenteestä kulkee maanteitä pitkin ja se näkyy myös hiilidioksidipäästötilasoissa. Vuonna 2013 tehdyn tutkimuksen mukaan Suomen

hiilidioksidipäästöistä 29% eli 14,7 miljoonaa tonnia aiheutui liikenteestä ja tieliikenteen osuus tästä määrästä on kokonaisuudessaan 11,2 miljoonaa tonnia eli 76,5%.

Tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä jopa 55,4% aiheutuu yksityisestä henkilöautoliikenteestä ja 30% kuorma-autojen päästöistä. Bussiliikenteen osuus on vain 3,9% kaikesta tieliikenteestä. Tällaiset tieliikenteestä johtuvat päästölukemat eivät ole kuitenkaan vain Suomen ongelma, sillä vuorokauden aikana kuljettavista kilometreistä henkilöautolla kuljetaan Euroopassa 70-80% ja Yhdysvalloissa jopa 90%. Tällaisia lukemia selittää se, että 1900-luvulla kehityksen myötä ihmisten liikkuminen ja tavaroiden kuljettaminen kasvoi yli satakertaiseksi. Samaan aikaan maailman väestömäärä myös nelinkertaistui. Kehitys ei ole kuitenkaan vaikuttanut kehimääräisesti siihen, kuinka paljon ihmiset käyttävät liikkumiseen vuorokaudessa aikaa, vaan se on pysynyt samana eli n. yhdessä tunnissa. Tästä voimmekin tulla siihen johtopäätökseen, että nykyisin matkat kuljetaan nopeammin ja pidemmälle kuin ikinä aikaisemmin. 1900-luvun alussa Euroopassa keskimääräinen vuorokausimatka oli n. kilometri. ja nykyään voidaan puhua jo keskimäärin 40-50 kilometristä henkilöä kohti. Suomalaisten keskimääräinen kilometrimäärä vuorokaudessa on nykyisin n. 41km ja alla olevasta kuviosta 2 voidaan tarkastella kuinka kuljetut kilometrit jakautuvat eri kulkutapojen mukaan. (Motiva 2016, Ilmasto-opas 2016).



Kuvio 2. Suomalaisten matkasuoritejakautuminen (41km/henkilö/vrk) kulkutavan mukaan. (Motiva 2015)

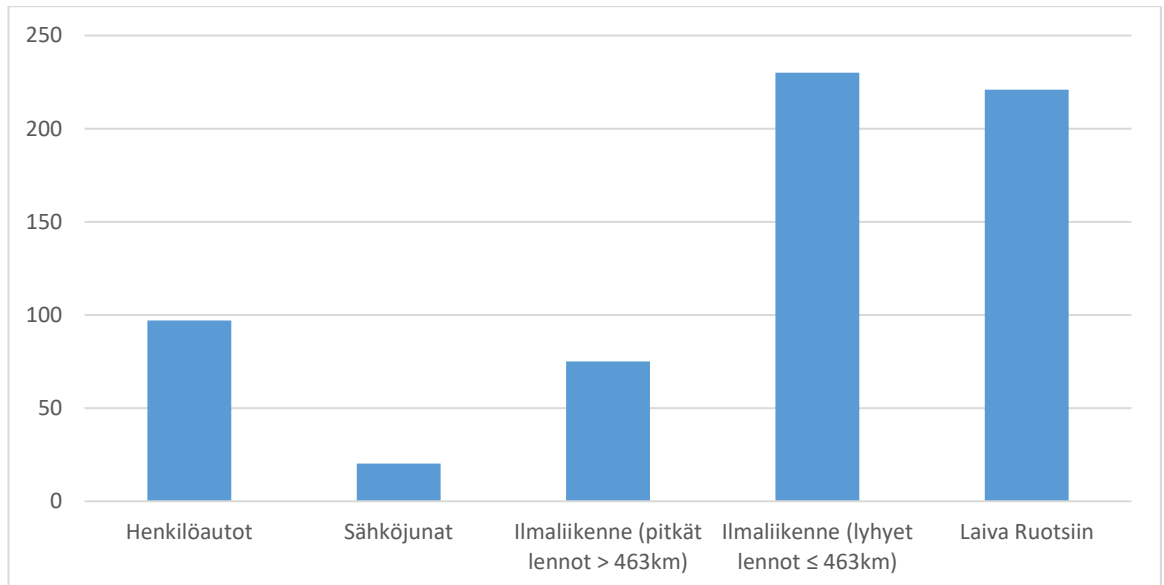
Raideliikenne ei pääse tieliikenteen kanssa lähellekkään samoja päästölukemia, sillä Suomessa liikenteen aiheuttamista kasvihuonepäästöistä 1% tulee raideliikenteestä. Vaikka Suomen rataverkko onkin asukasta kohden laskettuna Euroopan laajin ulottuen Hangosta Kemijärvelle asti, niin vain 5% kaikesta henkilöliikenteestä tapahtuu raiteilla. Tulevaisuudessa henkilöraideliikenne voi kuitenkin kasvattaa suosiotaan mikäli

päästökauppa, ilmastopoliittiset toimet tai ruuhkamaksut tulevat aiheuttamaan yksityisautoilijoille lisäkuluja. On myös keskusteltu Rail Baltic-raideliikennehankkeen toutettamisesta, joka mahdollistaisi raideyhteyden Suomenlahden ali Tallinnaan. Tallinnasta raide jatkuu Baltian maiden ja Puolan kautta Berliiniin. Tämä tarkoittaisi käytännössä sitä, että Helsingin ja Tallinnan välille rakennettaisiin rautietunneli ja juna olisi tarkoitus olla tarjolla matkustajille, autoille ja rahdille. Tunnelin pituus tulisi olemaan 85 kilometriä ja matka-aika Tallinnaan kestäisi puoli tuntia, joka on erittäin kilpailukykyinen nykyisille matkustusvaihtoehdoille. (Ilmasto-opas 2016, Maaseudun tulevaisuus 2015)

Lentoliikenteen päästöjen osuus on n. 2% kaikesta Suomen liikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä. Lentoliikenne on Suomelle tärkeä etenkin kansainvälisen viennin kannalta, sillä yli 14% viennin arvosta kulkee lentoteitse. Lentoliikenteen matkustaja- ja tavaraliikennemäärät ovat kuitenkin tasaisesti kasvussa, sillä matkustajamäärät kotimaan lennoilla kasvoivat vuoden 2015 tarkastelujaksoon nähden 5.9% ja tavaraliikenteen määrä samalla ajanjaksolla 8.9%. (Finavia 2016)

Kun vertailemme eri matkustustapojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä henkilökilometriä kohden, voimme huomata, että erot ovat näiden matkustustapojen välillä varsin suuria. Kuten alla oleva kuvio 3 osoittaa, ilmaliikenteen lyhyet lennot sekä laivamatka Ruotsiin tuottavat toisiinsa verrattuna lähes yhtä paljon hiilidioksidipäästöjä. Pitkien lentojen hiilidioksidipäästöt ovat kuitenkin vain n. kolmanneksen laivamatkan CO<sub>2</sub>-päästöistä ja alittavat selkeästi myös henkilöautojen tuottamat päästöt. Sähköjunien ekologisuus henkilökilometriä kohden on ylivoimainen.

On hyvä huomata, että tarkastelussa on eritelty pitkien ja lyhyiden lentojen päästöt erikseen, sillä niiden välinen ero on todella suuri. Samanlaista tarvetta ei nähty esimerkiksi bensa- ja dieselkäyttöisten henkilöautojen päästöjen erittelyssä, koska erot olivat hyvin pieniä eikä sillä koettu olevan tutkinnallista merkitystä.



Kuvio 3. Eri matkustustapojen hiilidioksidipäästöt g/henkilökilometri. (Lipasto 2009a; Lipasto 2009b; Lipasto 2012)

### 2.3 Tallaus

Tallauksella tarkoitetaan matkailijoiden ja heidän käyttämiensä ajoneuvojen aiheuttamaa kasvillisuuden ja maaston kulumista ja kasvillisuuden väistymistä. Tallauksesta kärsivät erityisesti kasvissyöjäeläimet kuten porot, metsäkanalinnut ja piennisäkkäät, joille maaperän pintakasvillisuuden tarjoama ravinto on yksi tärkeimmistä elinehdoista. Siksi onkin tärkeää, että voidaan etukäteen arvioida, kuinka paljon tietty alue matkailun aiheuttamaa kulutusta kestää. (Hemmi 2005, 54)

Tallauksen alueellista kestävyttä mitataan luonnon kulutuskestävyydellä, jonka avulla määritellään, kuinka paljon tietty alue kestää tallausta maalajien ja kasvilajien perusteella. Hieta, hiesu sekä dyynihiekka kestävät kulutusta vähiten, mutta myös esimerkiksi Kolilla ja Vuokatissa sijaitsvien kallioaluiden pintakasvillisuudet ovat vaurioituneet suurien retkeilijämäärien vuoksi. Kulutusherkkyys myös kasvaa alhaalta ylöspäin mentäessä, sillä mitä korkeammalle mennään, sitä enemmän ilmasto vastaa pohjoisten leveysasteiden olosuhteita. Monet arvokkaat dyynialueet ovat myös kärsineet tallauksesta ja hävinneet maapallolta matkailun aiheuttamien seurausten vuoksi. Auringonottajien aiheuttama tallaus on työntänyt kasvillisuuden pois tieltään, jolloin jäljelle jäävä hiekka on joutunut antautumaan tuulen vietäväksi ja siirtymään sisämaahan. (Hemmi 2005, 54-55)

Lisäksi on hyvä tiedostaa, että pintakasvillisuuden kulumisen ei rajoitu ainoastaan tiettyyn vuodenaikaan, vaan sitä tapahtuu niin kesällä kuin talvellakin. Tästä hyvä esimerkki on

kaikki lumen tamppautumiseen liittyvä toiminta, kuten laskettelu, hiihto tai moottorikelkkailu. Nämä aktiviteetit puristavat lunta kokoon, jolloin maaperän pienilmastolliset olosuhteet kärsivät ja pohja- ja kenttäkerroksissa sijaitsevien kasvien talvehtiminen häiriintyy. (Hemmi 2005, 56)

## **2.4 Maiseman muuttuminen**

Maisemalla tarkoitetaan yleensä ihmisen kokemaa visuaalista maisemaa, jonka hän pystyy näkemään ja erottamaan fyysisestä ympäristöstään. Maisema voi kuitenkin tarkoittaa myös kaikilla aisteilla koettua maisemaa, jolloin sitä voidaan kuvata tietyllä tapaa elämysmaisemaksi. Perinteisesti maisema kuitenkin jaetaan kahteen eri päätyyppiin: kulttuurimaisemaan ja luonnonmaisemaan, joihin matkailulla on molempiin omat hyvät ja huonot puolensa. (Hemmi 2005, 57)

Luonnonmaisemaa muokkaavat kaikkein radikaaleimmin matkailurakentaminen ja teiden rakentaminen. Suuret matkailukeskukset pilaavat luonnonmaiseman täysin, jolloin ei puhuta enää luonnonmaisemasta vaan rakennetusta maisemasta. Andrew Holden kirjoittaakin kirjassaan *environment and tourism*, että paikalliset ihmiset rohkaistuvat matkailun ja matkailijoiden tuomista rahavirroista, mikä näkyy helposti välinpitämättömyytenä luontoa kohtaan. Hyvä esimerkki tästä on 90-luvun Lapissa tapahtunut nopeatempoinen matkailukeskusten suunnittelu ja toteutus, jotka vuosikymmenten kuluessa ovat muuttuneet vaihe vaiheelta yhä enemmän kaupunkimaisemaa muistuttaviksi komplekseiksi. Nopeasta rakennustahdistasta ja riittämättömästä arkkitehtuurista johtuen rakennusten suunnittelussa ei ole otettu riittävästi huomioon niiden sopivuutta ympäristöön tai paikalliseen ympäröivään arkkitehtuuriin. Tällainen vuoristoturismiin liittyvä rakentaminen aiheuttaa ylimääräistä painetta alueen luonnonvaroilta ja paikalliselle eläimistöille. Esimerkiksi puiden kaataminen vaikuttaa suoraan villieläinten elinympäristöön ja ne joutuvatkin siirtymään puiden raivauksen tieltä pois tai kuolemaan entisen elinalueensa asuinkelvottomuuden vuoksi. Puiden hävittäminen vaikuttaa myös rinne- ja vuoristoalueiden vakauteen ja kiinnevoimaan, jonka puiden juuret saavat aikaiseksi ja tämän seurauksena maanvyöryjen mahdollisuus kasvaa entistä suuemmaksi. (Hemmi 2005, 57; Holden 2008. 74, 82-83)

Suoalueet ovat myös vaarassa matkailun rakentamisen vuoksi, sillä niitä raivataan ja muokataan, jotta niistä saadaan tehtyä ihmisille asuinkelvollisia alueita. Huolestuttavaa asiasta tekee se, että vain 6 % maapallon pinta-alasta koostuu tällaisista alueista ja tästä syystä suoalueet ovatkin katoava luonnonvara. Suoalueet eivät ole tärkeitä pelkästään

todella laajan biodiversiteettinsä ansioista, vaan ne myös kontrolloivat ja annostelevat koko alueen vesivarantoja. (Hemmi 2005, 57; Holden 2008, 80)

Onneksi Suomessa maaseutu- ja kulttuurimaisemaan kohdistuvat matkailun vaikutukset ovat olleet kuitenkin pääasiassa myönteisiä. Perinnemaisemien itseisarvo tiedostetaan ja niiden suojelemiseksi ja kehittämiseksi on järjestetty maisemanhoitoa. Matkailu on myös edistänyt rakennussuojelua, sillä se on tärkeä osa kulttuurillista kestävästä kehitystä. (Rakennustieto rakennussuojelu, 429). Maassamme asiat ovatkin tämän asian suhteen paljon paremmin kuin kehitysmaissa ja alkuperäiskansojen kulttuureissa. Näillä alueilla matkailun mukanaan tuoma infrastruktuuri on usein vallannut paikallisen, perinteisen maiseman ja pilannut sen. (Hemmi 2005, 59)

Maailmassa on myös paljon erikseen suojeltuja kohteita, joista kuuluisimpia ovat UNESCO:n (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) maailmanperintökohteet. UNESCO:n kohteita suojelee vuonna 1972 kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemiseksi laadittu kansainvälinen sopimus, jonka perimmäisenä tarkoituksena on säilyttää maailman uhanalainen kulttuuri- ja luonnonperintö myös tuleville jälkipolville. Sen tehtävänä on tukea, vaalia ja kunnostaa kansainvälisen yhteistyön piirissä olevia kulttuuriperintökohteita jos kansalliset voimavarat ovat tähän riittämättömiä. Lisäksi sopimuksen on määrä lisätä eri kansakuntien ainutlaatuisen perinnön arvostusta ja sen tiedon lisäämistä (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2015). Suomestakin löytyy tällä hetkellä seitsemän maailmanperintökohdetta, joista kuusi ovat kulttuuriperintökohteita ja yksi luontokohde. Tunnetuin näistä kohteista lienee Suomenlinna, joka rakennettiin vuonna 1748 Venäjää vastaan ja kun Venäjä myöhemmin sai Suomen valtaansa sitä varustettiin lännessä sijaitsevia uhkia vastaan (NBA 2016).

Nykyään Suomenlinna on suosittu turistinähtävyys ja sen tunnettavuudesta kertoo se, että siellä vierailee vuoden aikana lähes puoli miljoonaa ihmistä (Discovering Finland 2006). Tämä ei ole kuitenkaan epätavallista, sillä monista UNESCO:n kohteista ja maisemista on tullut maailmalla todella suosittuja matkailukohteita. Suosiolle on ollut kuitenkin myös huonot puolensa, sillä monien kohteiden luonne on saattanut matkailun seurauksena muuttua kokonaan. Ei voida sulkea kuitenkaan pois sitä mahdollisuutta, että näiden kohteiden suojelun aloittamisen perusteena on ollut juurikin matkailun edistäminen ja näin ollen kohde, joka on ollut vaarassa tuhoutua esimerkiksi matkailurakentamisen tieltä, on saatu pelastettua. (Hemmi 2005, 57, 59)

Matkailulla on omat vaikutuksensa myös kaupunkimaisemaan riippuen monesta eri vaikuttajasta. Esimerkiksi siihen suoraan vaikuttavia tekijöitä ovat kaupungin suuruus, matkailijamäärät sekä matkailullinen vetovoima.

Suurissa kaupungeissa matkailunähtävyydet vetävät väkijoukkoja puoleensa ja tästä syystä matkailijat yleensä kerääntyvät tietyille alueille, kuten vanhoihin kaupunginosiin tai museoalueille. Tämä onkin huomioitu useissa kaupungeissa ja henkilöautoilta pääsy näille alueille on tarkasti rajattu tai kielletty kokonaan. Matkaajia kuljettavia busseja yleensä kiellot eivät kuitenkaan koske, vaan niillä on vapaa pääsy nähtävyyksien välittömään läheisyyteen ja näin tehdessään aiheuttavat pakokaasupäästöjä sekä pilaavat nähtävyyksien visuaalisuutta. On huomattu, että suosituissa kaupunkikohteissa kuten Wienissä, Pariisissa ja Roomassa nähtävyyksissä on tapahtunut rapautumista ja tummumista pakokaasupäästöjen seurauksena. Rakennuksia turmelevat myös suuret ihmismassat, joiden kävely ja muu toiminta murentaa rakennuksia. Tällaista toimintaa voi esimerkiksi olla palojen irroittaminen arvokkaista muinaisrakennuksista ja niiden kuljettaminen matkamuistoina takaisin kotimaahan. (Hemmi 2005, 59)

Venetsiassa taasen matkailijamäärät ovat muuttaneet jopa kaupunki- ja elinkeinorakennetta kaupunkimaiseman lisäksi. Korkea kysyntä on tehnyt turismista toimeentulevien yritysten toiminnan kannattavaksi vai ydinkeskustassa ja muualta toimeentulon ja elinkeinonsa saavat yritykset ovat joutuneet muuttamaan kaupungin perifeerisiin osiin eli keskustan ääreisalueille. Näillä alueilla maan ja kiinteistöjen vuokrat ovat paljon alhaisemmat ja toiminta kannattavampaa. Matkailu ei ole hankaloittanut kuitenkaan vain elinkeinoelämän harjoittajia, mutta paikalliset asukkaatkin ovat joutuneet antautumaan turistimassoille ja muuttamaan rauhallisimmille seuduille. Tästä syystä kaupungissa saattaakin vierailla turisteja paljon enemmän kuin sen oma väkiluku; jopa 200000 turistia päivässä. Siitä johtuen kaupungille koituu paljon sellaisia kuluja, joihin matkailijat eivät osallistu eivätkä kaupungissa asuvat voi yksin matkailijoita varten ylläpitää. Tällaisia kuluja ovat esimerkiksi joukkoliikenne, jätehuolto sekä yleiset rakennusten ja kulttuurimonumenttien huolto sekä suojele. (Hemmi 2005, 59)

### 3 Tutkimuksen kulku

Tässä kappaleessa käydään teorian avulla läpi tutkimuksessa käytetty tutkimusmenetelmä, jonka järkeen perehdytään aineiston hankintaan kyselyn avulla. Lopuksi käsitellään tutkimuksen luotettavuutta eli millaisilla asioilla tutkimuksesta saadaan mahdollisimman luotettava.

#### 3.1 Tutkimusmenetelmä

Tutkimus toteutetaan kvantitatiivisena eli määrällisenä tutkimuksena, jonka pyrkimyksenä on tutkittavan ilmiön yleistäminen ja selittäminen. Tarkoituksena on siis kysyä pieneltä joukolta tutkimusongelmaan liittyviä kysymyksiä, jolloin tämän pienen joukon eli otoksen vastausten edellytetään edustavan kaikkia tämän tutkimusongelman piiriin kuuluvia ihmisiä eli perusjoukkoa. Vastaajien määrän tulee kuitenkin olla riittävä, jotta tutkimustuloksesta saadaan mahdollisimman luotettava ja yleistäminen koko perusjoukkoon on mahdollista. Tähän tutkimukseen valittiin kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä, koska tutkittava ongelma on jo yleinen ja riittävän täsmentynyt. Jos kyseessä olisi ollut uusi tai täsmentämistä vaativa ilmiö, olisi kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä soveltunut paremmin ilmiön tutkimiseen. Laadullinen menetelmä sopii myös tutkimukseen jossa halutaan ymmärtää jotain tiettyä ilmiötä paremmin ja hankkia mahdollisimman yksityiskohtaista ja ehkä jopa yllättävää tietoa siitä. Kolmas hieman epätyypillisempi tutkimustapa on kokeellinen tutkimus, jossa tutkitaan kahden muuttujan keskinäisiä vaikutuksia toisiinsa. Kaikki nämä tutkimusmenetelmät ovat omalla tavallaan erilaisia, eikä niitä pitä ajatella toistensa kilpailijoina vaan täydentäjinä sillä varsinkin määrällistä ja laadullista tutkimusmenetelmää voidaan käyttää samassa tutkimuksessa rinnakkain. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 134-136; Kananen 2008, 10)

Määrällistä ja laadullista tutkimusta erottavat myös niissä käytettävät tutkimusmenetelmät. Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa kerätään havainnoinnin, haastattelujen ja tekstianalyysien muodossa eli se perustuu ei-numeraaliseen aineistoon. Tällaisissa tutkimusmetodeissa vastaukset saattavat olla hyvin monipuolisia ja niiden tulkinta jää tutkijan vastuulle. Tästä syystä tutkijan omat motiivit kuten kiinnostuneisuus ja kokemukset saattavat ohjata ja rajata tulkintaa. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa lasketaan määriä ja esiintymistiheyksiä eli frekvenssejä. Siksi määrällisen tutkimuksen kysymykset onkin yleensä määritetty ja aseteltu niin, että ne ovat valmiita, strukturoituja tai avoimia. Tästä syystä ilmiöön liittyvät ominaisuudet on oltava helposti helposti mitattavissa. (Hirsijärvi ym. 2009, 135, 139-140; Kananen 2008, 11)



Kun tutkimusta aletaan tehdä, tarvitaan ensimmäiseksi tutkimusongelma johon tutkimuksella pyritään etsimään vastausta tai ratkaisua. Ongelman tulee olla mahdollisimman selkeä sekä tarkasti rajattu, jotta sitä pystytään käyttämään tutkimuksen johtoajatuksena. Tutkimusongelman avulla voidaan kiteyttää pääongelma, joka useimmiten on yleisluontoinen kysymys jolla hahmotetaan koko tutkittavaa kokonaisuutta. Kun pääongelmaa täsmennetään ja analysoidaan, voidaan siitä erotella vielä osa- eli alaongelmat eli kysymykset, joita käytetään vastauksien hakemiseen tutkittavasta ilmiöstä eli empiriasta. Näiden kysymysten tarkoituksena on pyrkiä selvittämään tutkimuskohteena olevaa ilmiötä. Aina ei ole kuitenkaan tarpeellista noudattaa tätä kaavaa, sillä joissain tapauksissa pelkkä pääongelman määrittely riittää tai kaikki ongelmat ovat saman tasoisia, jolloin alaongelmien määrittelyyn ei ole tarvetta. Tutkimusongelma ratkaistaan siis tiedolla, joka on saatu tiedonkeruumenetelmän avulla kerätystä vastauksista. On kuitenkin määriteltävä mitä ja millaista tietoa tarvitaan, mistä tai keneltä tieto saadaan sekä miten ja millaisessa muodossa se kerätään. Kaikilla vaiheilla on oma vaikutuksensa seuraavaan vaiheeseen. Hyvä esimerkki tutkimustilanteen muutoksesta aivan erilaiseksi on jos tiedonkeruumenetelmänä käytetään kyselylomakkeen sijaan puhelinhaastatusta. Tällöin kysymysten asettelu ja rakenne täytyy olla sellainen, että kuuliija pystyy helposti ilman toistamista ymmärtämään, mitä kysymyksessä oikeasti kysytään. (Hirsijärvi ym. 2009, 126; Kananen 2008, 11, 12)

Kyselylomakkeessa vastaavasti kysymykset voivat olla monimutkaisempia, sillä vastaajilla on tilanteessa enemmän aikaa vastata ja kysymykseen on helpompi palata kaikessa rauhassa. Tutkimustilanteesta riippumatta kaikissa tapauksissa kysymysteksti tulee harkita tarkkaan, jotta mahdollisimman monilta virhetulkinnoilta vältetään. Kaikkien vastaajien tulee tulkita vastaukset mahdollisimman samalla tavalla tutkimuksen luotettavuuden säilyttämiseksi. Lisäksi lomakkeen suunnittelussa on otettava huomioon vastaajajäystävällisyys ja houkuttelevaisuus ja siksi sen ulkoasuun täytyy kiinnittää huomiota. Kun kyselylomake on tutkijan mielestä valmis, on syytä vielä esitellä lomake ennen varsinaista kenttätöitä, sillä lomakkeen ja kysymysten suunnittelun aikana tutkija tulee sokeaksi omille virheilleen vaikka kaikki vaikuttaakin loogiselta ja helposti ymmärrettävältä. Siitä syystä esimerkiksi kirjoitusvirheet jäävät omasta tekstistä usein huomaamatta eivätkä kaikki vastaajat välttämättä ymmärrä mitä kysymyksellä oikeasti haetaan. (Hirsijärvi ym. 2009, 139-140; Kananen 2008, 11, 12)

### **3.2 Aineiston hankinta kyselyn avulla**

Tutkimus toteutettiin kvantitatiiviselle tutkimustavalle tyypillisesti kyselytutkimuksena. Kyselylomake, jota työssä käytettiin tietojen keruuseen löytyy tämän työn liiteluettelosta

(Liite 1). Lomake oli vastattavissa internetissä Webropol kyselytyökalua hyödyntäen aikavälillä 30.3.2016 - 16.4.2016 ja sitä pyrittiin levittämään ensiksi facebookin välityksellä mahdollisimman laajasti. Facebook valittiin ensisijaiseksi jakelukanavaksi, koska sen kautta on helposti mahdollista saavuttaa suuria määriä ihmisiä monilta eri elämänalueilta. Kyselyyn johtavaa linkkiä jaettiin tutkijan henkilökohtaisella sivulla, josta monet löysivätkin sen ja jakoivat sitä eteenpäin. Kyselyn linkkiä jaettiin myös eri ryhmissä, kuten Haaga-Helian omassa opinnäytetyöryhmässä ja erilaisissa kierrätysryhmissä, joissa on osallisina paljon ihmisiä eli vastaajien saavutettavuus olisi mahdollisimman korkea. Ryhmiin jakamisen hyvä puoli oli myös se, että vastaajia saataisiin mahdollisimman monipuolisesti tutkijan oman kaveri- ja tuttavapiiriin ulkopuolelta, joka muodostuu lähinnä saman ikäisistä henkilöistä. Kyselyn tavoitteena oli saada ainakin 200 vastaajaa.

Toissijaisena jakelukanavana käytettiin keskustelupalstoja, jonne luotiin oma opinnäytetyön kyselyä koskeva keskustelu. Keskustelun aiheeksi kirjoitettiin opinnäytetyön kysely ja itse tekstiksi pienimuotoinen johdanto ennen kyselyyn johtavaa linkkiä. Kyselyä jaettiin ainakin Suomi24, Pallontallaajat, Matkafoorumi.fi ja Anna keskustelupalstoilla. Keskustelupalstat valittiin perustuen eri motiiveihin, esimerkiksi pallontallaajat- ja matkafoorumi-sivustoilta haluttiin tavoittaa kokeneempia ja enemmän matkustavia matkaajia. Suomi24 ja Anna-keskusteluista haluttiin taas tavoittaa perinteisemmin matkustavia matkaajia, joilla saattaa hyvinkin olla jo perhe ja matkustaminen tapahtuu perheen ehdoilla.

Ensimmäisellä viikolla vastauksia kertyi lupaavaan tahtiin viisikymmentä, mutta sen jälkeen muistutuksista huolimatta vauhti hidastui ja kyselyn kahden viikon aukioloajan aikana kertyi kasaan yhteensä 67 vastausta. Kysely suljettiin 16.4.2016 päivällä.

Kyselyn ensimmäisessä vaiheessa vastaajat vastatasivat kolmeen peruskysymykseen, joiden tarkoituksena on kartoittaa vastaajien taustatietoja. Näiden tietojen perusteella saadaan selville millaiset ihmiset ovat kiinnostuneet matkailun aiheuttamista vaikutuksista ja mahdollisesti vertailla heidän vastauksia toisiinsa. Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin vastaajan ikää. Ikä on tärkeä muuttuja, sillä vastaajien ikää vertaillen nähdään ottavatko nuoret matkailun vaikutukset paremmin huomioon kuin vanhemmat ihmiset ja kuinka tärkeiksi eri ikäryhmät tämän asian kokevat matkaillessaan. Toisena peruskysymyksenä kysyttiin sukupuolta, minkä avulla voidaan selvittää onko löytykö vastauksista sukupuolien välisiä eroja vai noudattavatko miehet ja naiset vastauksissaan samankaltaista linjaa. Kolmannella peruskysymyksellä haluttiin tarkentaa vielä, että millaisessa elämäntilanteessa vastaaja on parisuhteellisesti, eli onko hän sinkku, avo- tai avioliitossa vai ehkä jo lapsiperheellinen. Näitä vastauksia eritellessä voidaan esimerkiksi

vertailla kuinka parisuhteellisten ja perheellisten vastaukset eroavat sinkkujen vastauksista ja pohtia mistä eri asioista se saattaisi johtua.

Peruskysymysten määrittelyn jälkeen siirryttiin kyselyn toiseen vaiheeseen, jossa yritetään eri kysymysten avulla selvittää, kuinka kiinnostuneita he ovat matkailun aiheuttamista ongelmista ja ottavatko he niitä asioita huomioon matkaillessaan. Useissa kysymyksissä vastaajille annettiin valmiita vaihtoehtoja valittaviksi, mutta jokaiseen lisättiin mahdollisuus myös avoimeen vastaukseen, johon pystyi kirjottamaan asioita, joita ei valmiista listauksesta löytynyt. Toisen vaiheen ensimmäisenä kysymyksenä kysyttiin ovatko vastaajat kiinnostuneita matkailun aiheuttamista vaikutuksista kohdemaassa ja vastausvaihtoehtoiksi annettiin kyllä tai ei. Jos vastaaja vastasi kyllä, hänelle esitettiin viisi jatkokysymystä, joilla haluttiin ottaa selvää: etsivätkö ihmiset tietoa ennen matkailun vaikutuksista ennen matkustamista, miten ja mistä he etsivät tätä tietoa, yrittävätkö he välttää sellaisia kohteita, joissa on paljon matkailun negatiivisia vaikutuksia, millaisista vaikutuksista he itse ovat huolissaan sekä millä tavoin he itse yrittävät vähentää näitä vaikutuksia. Jos vastaaja vastasi ei, häntä pyydettiin siirtymään kysymykseen 10, johon myös kyllä vastanneet siirtyivät jatkokysymysten jälkeen. Kysymyksillä 10, 11 haluttiin selvittää millaisia matkustustapoja vastaajat käyttävät matkustaessaan maasta toiseen ja kohteen sisäisiin matkoihin, jotka ovat yli 5 kilometriä. Viimeisessä, eli kysymyksessä 12 kysyttiin millaisia asioita vastaajat pitävät tärkeinä, kun he valitsevat matkustustapaa. Vastaajalle annettiin 5 vaihtoehtoa ja hänen tuli määritellä pitikö hän vaihtoehtoa ei ollenkaan tärkeänä, ei juurikaan tärkeänä, melko tärkeänä, hyvin tärkeänä tai ratkaisevan tärkeänä.

### **3.3 Tutkimuksen luotettavuus**

Tutkimuksessa pyritään välttämään virheiden syntymistä, mutta silti tulosten luotettavuus ja pätevyys vaihtelevat. Kun tutkimuksen luotettavuutta arvioidaan, käytetään yleensä käsitteitä valideetti ja reliabiliteetti, jotka molemmat tarkoittavat luotettavuutta. Valideetti määrittelee sen, että vastaako tutkitut asiat varmasti sitä mitä tutkimusongelmalta odotetaan ja reliabiliteetilla pyritään selvittämään onko tutkimustulokset pysyviä. (Kananen 2008, 79)

Reliabiliteetin todentaminen kvantitatiivisessa tutkimuksessa on yksinkertaista kunhan varmistetaan, että kaikkien tutkimusten vaiheiden dokumentoinnista ja ratkaisujen perusteluista on huolehdittu riittävän tarkasti. Tässä tapauksessa helpoin ja yksinkertaisin tapa todentaa luotettavuus on verrata tutkimuksesta saatuja otostietoja populaation

rakenteeseen. Populaation rakennetta kuvaavat parhaiten taustamuuttujat kuten sukupuoli, ikä ja ammatti. Nämä tiedot on helppo saada virallisista tilastoista, mutta vertailua tehtäessä on muistettava, että kysymyslomakkeesta täytyy tällöin löytyä myös samat vertailussa olevat taustamuuttujat. (Kananen 2008, 83, 86)

Validiteettipohdintaan kuuluu sisäinen ja ulkoinen validiteetti, joista kokonaisvaliditeetti muodostuu. Sisäisellä validiteetilla tarkoitetaan oikeaa syy-seuraus-suhdetta, eli aiheuttiko muuttuja X muuttuja Y syntymisen. Ulkoinen validiteetti puolestaan keskittyy tarkastelemaan saatujen tulosten yleistettävyyttä. Etenkin kvantitatiivisessa tutkimuksessa vastaajia täytyy olla useita kymmeniä, jotta tutkimustuloksia voidaan pitää luotettavia ja niitä voitaisiin yleistää. Lisäksi on todella tärkeää valita kohderyhmä tutkimusongelman mukaiseksi, sillä jos valittu ryhmä ei vastaakaan haluttua todellista kohderyhmää, on tutkimus virheellinen. Esimerkiksi kun tämä tutkimus kohdistetaan Suomalaisille ja kävisikin ilmi, että vastaajien joukossa olisikin paljon Saksalaisia, niin tuloksia ei voida pitää yleistettävänä. (Kananen 2008, 10, 13, 80)

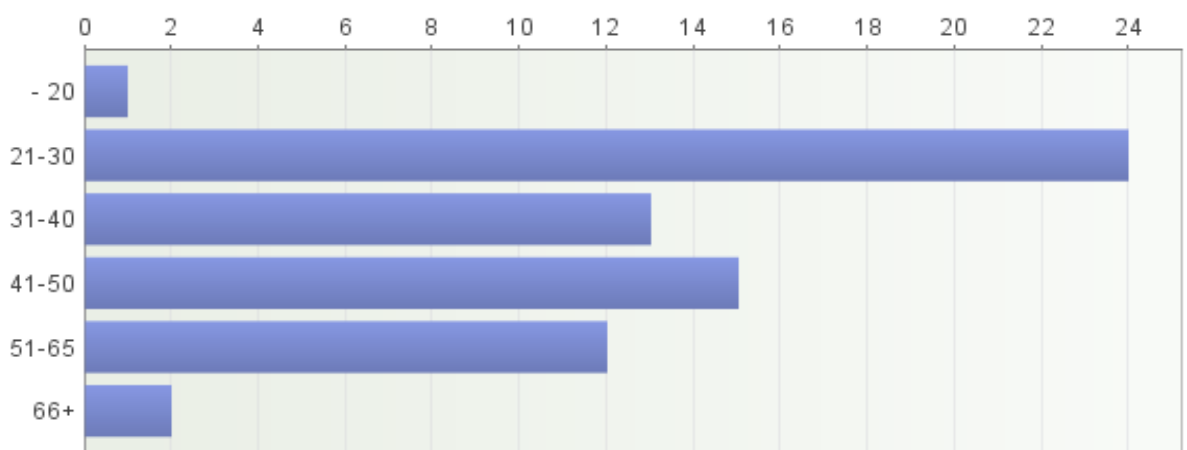
Tämän tutkimuksen otos on 67 henkilöä, mikä jäi huomattavasti tavoitetta alhaisemmaksi kun puhutaan niinkin suuresta kohderyhmästä eli perusjoukosta kuin Suomen kansa. Kuitenkin, vaikka vastaajia olikin odotettua vähemmän, vastausten perusteella on mahdollista saada jonkinlainen käsitys siitä, minkä suuntaisia ajatuksia tutkittava asia vastaajissa herättää. Kyselyn luotettavuuteen vaikuttaa myös epätasapainoinen ikäjakauma, sillä suurin osa vastaajista eli noin 36% vastanneista oli 21-30 vuotiaita. Lisäksi vain yksi vastaaja oli alle 20-vuotias ja vain kaksi vastaajaa oli yli 66-vuotiaita. Kysymyslomakkeessa ei kysytty vastaajien kotipaikkakuntaa, joten otoksen on erittäin vaikea arvioida kuinka se vaikuttaa otoksen monimuotoisuuteen, mutta kun kysely toteutettiin suomenkielisenä, on oletettavissa, että vastaajat ovat suomalaisia.

## 4 Tutkimustulokset

Tämän kappaleen tarkoituksena on käsitellä vastaajilta kyselylomakkeella kerättyjä tuloksia. Tulokset analysoidaan samassa järjestyksessä kuin ne ovat kyselylomakkeessakin. Ensin keskitytään vastaajien taustatietoihin, joita kysyttiin kolmella peruskysymyksellä: ikä, sukupuoli ja perhestatus. Tämän jälkeen siirrytään määrittelemään kuinka kiinnostuneita ihmiset ovat matkailun aiheuttamista vaikutuksista ja viimeiseksi analysoidaan vastaajien matkustustapoja.

### 4.1 Vastaajien taustatiedot

Kyselyyn kertyi vastauksia yhteensä 67 kappaletta, joista 41 eli 61% oli naisia ja 26 eli 39% miehiä. Vastaajille annettiin kysymyslomakkeessa kuusi eri ikäryhmää, joihin heidän tuli sijoittaa itsensä ja kaikkiin ikäryhmiin tuli vähintään yksi vastaus, eli kyselyyn vastanneiden ikäjakauma vaihteli alle 20-vuotiaasta yli 66-vuotiaaseen. Suurin osa vastanneista eli 40% sijoitti itsensä 21-30-vuotiaiden ikäryhmään, kun vastaavasti yli 66-vuotiaiden ikäryhmään tuli vain yksi vastaus. Kun vertaillaan vastaajien sukupuolien välistä ikäjakaumaa, niin prosentuaalisesti liikutaan lähelle samoissa prosenttiyksiköissä, mutta naisvastaajia on kuitenkin suuremmissa ikäluokissa vähän enemmän. Alla olevasta kuviosta 4 voi tutustua tutkimuksen ikäjakaumaan tarkemmin. Kuvion vasemmalla puolella näkyvät numerot osoittavat kysymyslomakkeessa valittavina olleet ikäryhmät ja vastaavasti yläpuolella olevat numerot osoittavat vastausmäärän.



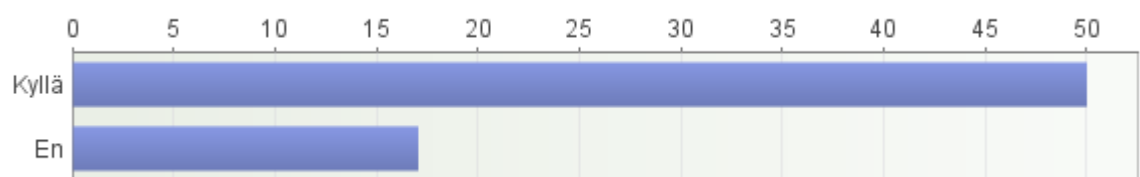
Kuvio 4. Vastaajien ikäjakauma (N=67)

Kolmannessa taustatietokysymyksessä vastaajilta kysyttiin ovatko he sinkkuja, lapsiperheellisiä vai naimattomia. Tämän kysymyksen tarkoituksena oli kartoittaa sitä, että kuinka paljon eri parisuhdetilanteessa olevien vastaukset eroavat toisistaan ja onko

vastaajien parisuhdetilanteella yhteys matkailun vaikutusten huomioimisessa matkustaessa tai matkustustavan valinnassa. Suurin osa eli n 54% vastaajista oli avio- tai avoliitossa, lapsiperheellisiä vastaajia oli 16% vastaajista ja loput 30% sinkkuja.

#### 4.2 Matkailun vaikutusten huomioon ottaminen

Ensimmäisessä matkailun vaikutuksia käsittelevässä kysymyksessä vastaajilta kysyttiin lyhyesti, että kiinnostavatko matkailun aiheuttamat vaikutukset kohdemaassa ollenkaan vai ei. Kysymys asetettiin pakolliseksi ja jos vastaaja vastasi kyllä, hänelle esitettiin viisi lisäkysymystä. Näillä kysymyksillä haluttiin tarkentaa sitä, että mitä kautta vastaaja itse etsii tietoa matkailun vaikutuksista, yrittääkö hän välttää matkustusta sellaisiin kohteisiin, jossa matkailu aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia, millaisista vaikutuksista hän itse on huolissaan ja millaisilla keinoilla hän itse yrittää vähentää näitä vaikutuksia. Kaikissa monivalintakysymyksissä vastaajalle oli annettu mahdollisuus myös avoimeen vastaukseen, jotta vastaajat pystyvät määrittelemään myös oman vastausvaihtoehdon jos valmiista vaihtoehdoista ei löydy sopivaa. Jos vastaaja vastasi matkailun kiinnostavuuteen liittyvään kysymykseen ei, hänet ohjattiin suoraan kysymykseen 10. Kuten kuviosta 5 voidaan todeta, kyllä-vastauksia tähän kysymykseen kertyi 50 (74,6%) eli ylivoimaisesti suurin osa vastaajista olivat kiinnostuneet matkailun aiheuttamista vaikutuksista. Naisia kiinnostavat matkailun vaikutukset selkeästi enemmän kuin miehiä, sillä 85,4% naisista vastasi kyllä, kun vastaavasti miesten prosenttiosuus oli tässä tapauksessa 57,7%. Ikäjakaumassa prosenttiosuudet noudattavat samaa samaa linjaa kyllä ja en vastausten välillä, mutta lapsiperheiden edustajista jopa 45,5% vastasi kysymykseen kielteisesti.

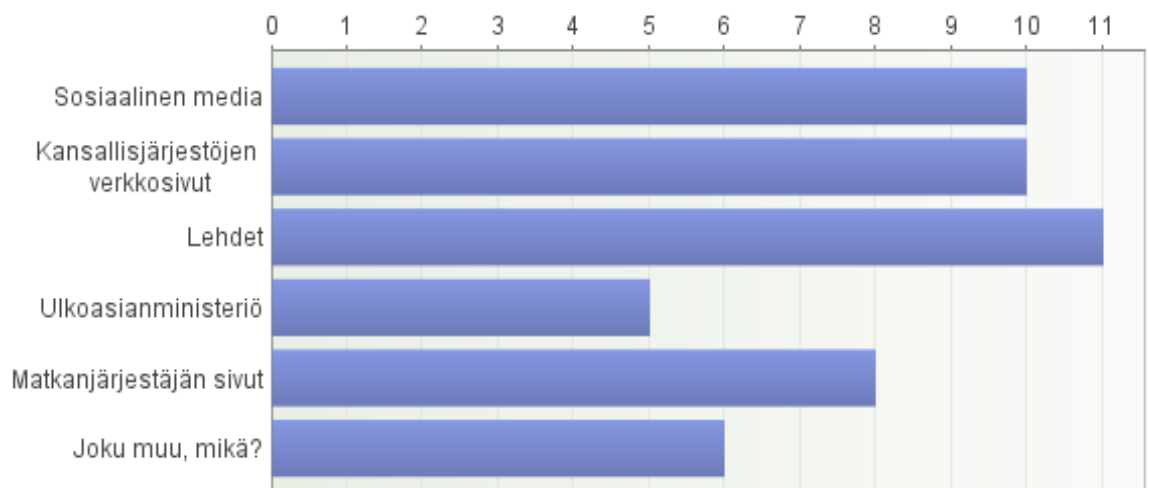


Kuvio 5. Matkailun vaikutusten kiinnostavuus kohdemaassa (N=67)

Ensimmäinen jatkokysymys käsitteli siis sitä, ottavatko vastaajat selvää matkailun aiheuttamista vaikutuksista matkakohteeseensa ja kuten aikaisemmassa kappaleessa käy ilmi, seuraaviin viiteen kysymykseen vastasi vain henkilöt, jotka vastasivat kyllä äskeiseen kysymykseen, eli tässä tapauksessa 50 vastaajaa. Tähän kysymykseen vastaajille oli annettu 4 eri vaihtoehtoa: useimmiten, joskus, harvoin ja en milloinkaan. Enemmistö vastaajista eli 51% ottaa selvää matkailun vaikutuksista joskus, joista 58% oli avo- tai

avioliitossa ja 35% sinkkuja. Toiseksi suosituin vastaus oli harvoin, johon vastasi 29.4% vastaajista eli 15 vastaajaa. 51-66-vuotiaista 45,5% vastasi harvoin ja toiseksi eniten samoja vastauksia eli 30% tuli ikäryhmästä 31-50-vuotiaat. Vain kolme henkilöä ei ota vaikutuksista koskaan selvää, mutta seitsemän vastaajaa ilmoitti vastausvaihtoehtokseen useimmiten. Näistä seitsemästä vastaajasta suurin osa eli 86% kuului vanhempiin ikäryhmiin 31-66+, kun taas 20-30-vuotiaiden osuus oli vain 14%.

Seuraavassa kysymyksessä kysyttiin mitä kautta vastaaja etsii tietoa matkailun vaikutuksista. Vastausvaihtoehtoiksi annettiin sosiaalinen media, kansallisjärjestöjen verkkosivut, lehdet, ulkoasianministeriö, matkanjärjestäjän sivut ja avoin vastausvaihtoehto. Kuten kuvio 6 osoittaa, kaikki valmiiksi annetut vaihtoehdot saivat tasaisesti kannatusta eli noin 20% paitsi ulkoasianministeriö, jonka vain 10% vastaajista valitsi vastausvaihtoehtokseen. Miehistä 37,5% hakee tietoa matkailun vaikutuksista lehdistä ja 25% sosiaalisesta mediasta kun vastaavasti naisilla jakauma on paljon tasaisempi; 23,5% hakee mieluiten tietoa kansallisjärjestöjen sivuilta ja 20% matkanjärjestäjän sivuilta. Lapsiperheissä tietoa hankitaan mieluiten lehdistä, sillä peräti 50% lapsiperheiden edustajista valitsi ne vastausvaihtoehtokseen. Sinkut suosivat selkeästi eniten kansallisjärjestöjen verkkosivuja 30% kannatuksella kun taas 24% avo- tai avioliitossa asuvista valitsi sosiaalisen median keskeisimmäksi tietolähteeksi. Eri ikäryhmien vastaukset jakautuivat varsin tasaisesti paitsi poikkeuksena sosiaalinen media, jonka vastausmäärät erosivat toisista huomattavasti. 31-50-vuotiaista vain 5% käyttää sosiaalista mediaa tiedonhankintaan, mikä on yllätyksellistä, sillä 20-30-vuotiaista 20% ja +51-vuotiaista jopa 50% vastasi käyttävänsä somea mieluisimpana tiedonhakukanavanaan.



Kuvio 6. Tiedonhankinta matkailun vaikutuksista eri viestinnän muodoista (N=50)

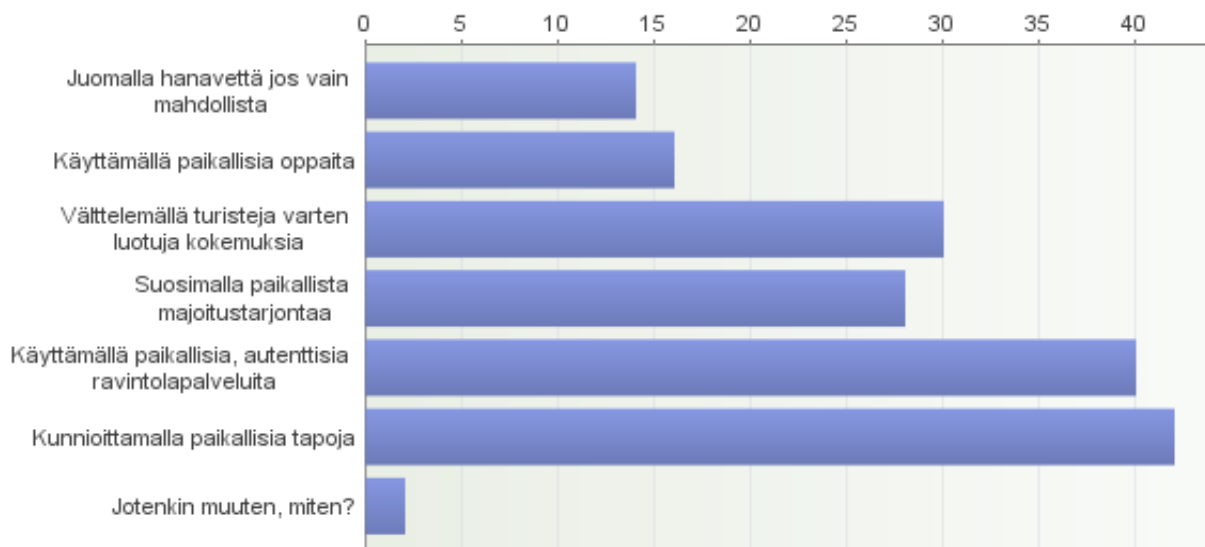
Kolmannessa jatkokysymyksessä vastaajilta kysyttiin, että välttävätkö he matkustamista sellaisiin kohteisiin, joissa esiintyy paljon matkailun negatiivisia vaikutuksia. Tämän

kysymyksen vastaukset jakautuivat todella tasaisesti kaikkien vastausryhmien kesken ja jopa 70,6% kaikista vastaajista vastasi kyllä. Pieniä eroja vastauksista kuitenkin löytyy, esimerkiksi +51-vuotiaista 27,3% ja lapsiperheistä 16,7% vastasi ettei välttä matkustamista kohteisiin, joissa esiintyy matkailun negatiivisia vaikutuksia ilmenee. Tämä on mielenkiintoista, sillä muissa ryhmissä vastaava luku oli alle 5%. Nuoret ikäryhmät eli 20-30-vuotiaat vastaajat olivat kaikista epävarmimpia, sillä 35% näistä vastaajista vastasi ettei osaa sanoa välttääkö tällaisiin kohteisiin matkustamista vai ei.

Neljännellä jatkokysymyksellä vastaajilta haluttiin kysyä millaisista matkailun negatiivisista vaikutuksista he itse ovat huolissaan. Viidestä vastausvaihtoehdosta korostui selkeästi kolme tekijää, joista vastaajat kantoivat selkeästi eniten huolta; alkuperäiskansojen muuttuminen tai häviäminen 24% vastaajista, luonnon- tai kaupunkimaiseman muuttuminen 24% vastaajista ja matkakohteiden luonteen muuttuminen vastaamaan matkailun odotuksia 28% vastaajista. Vastaukset jakautuivat kuitenkin muuten varsin tasaisesti kaikkien vastausvaihtoehtojen kesken, mutta suurin yllätys oli se, että vain 6% kaikista vastaajista piti ilmastonmuutoksen edasauttamista huolestuttavana.

Viides ja viimeinen jatkokysymys jatkaa samalla teemalla ja sen tarkoituksena oli ottaa selvää siitä, että vähentävätkö vastaajat omalla toiminnallaan matkailun negatiivisia vaikutuksia ja millaisia keinoja käyttämällä he sitä edesauttavat. Kuvio 7 havainnollistaa hyvin, että jopa 80% vastaajista pyrkii vähentämään matkailun vaikutuksia käyttämällä paikallisia, autenttisia ravintolapalveluita ja 84% vastaajista yrittää kunnioittaa myös paikallisia tapoja. Toiseksi eniten vastauksia eli 60% vastaajista välttelee turisteja varten luotuja kokemuksia ja 56% vastaajista käyttää hyväkseen paikallista matkailutarjontaa. Kaikista vähiten vastauksia sai hanaveden juominen, sillä vain 28% juo kohteessa hanavettä jos sen juominen on vain mahdollista. On kuitenkin mielenkiintoista, että naiset ovat selkeästi suosiollisempia hanaveden suhteen, sillä 29,4% naisista on valmis nauttimaan hanavettä, mutta miehen vastaava luku on vain 16,7%.





Kuvio 7. Keinot matkailun negatiivisten vaikutusten vähentämiseksi (N=50)

### 4.3 Matkustustapa

Seuraavissa kolmessa viimeisessä kysymyksessä siirrytään tarkastelemaan vastaajien matkustustapoja- ja tottumuksia. Ensimmäinen kysymys kuuluikin: mitä matkustustapaa käytät useimmiten matkustaessasi maasta toiseen? Koska Suomesta ja suomalaisista on kyse, ei tullut yllätyksenä, että suurin osa eli 82,1% vastaajista matkustaa mieluiten lentokoneella ja toiseksi eniten vastauksia sai Laiva, 11,9%. Nämä ovatkin tällä hetkellä oikeastaan kaksi ainoaa varteenotettavaa vaihtoehtoa suomalaisille, mutta toivottavasti junayhteys euroopan kattavaan raideverkostoon saadaan toteutettua, jotta lentoliikenteen ja raideliikenteen varteenotettavuutta saadaan tasapainotettua.

Toisessa matkustukseen liittyvässä kysymyksessä haluttiin tietää, että millaisia tapoja vastaajat mieluiten käyttävät ollessaan jo kohteessa yli 5 kilometrin matkoihin. Kaikista vastaajista puolet eli 50% käyttää julkista liikennettä tällaisiin matkoihin. Toiseksi suosituin vaihtoehto oli selkeästi 28,4% prosenttiosuudella kävely tai pyöräily. Henkilöautolla liikkuu n. 15% vastaajista ja muutama vastaaja mainitsi käyttävänsä taksia.

Kolmannella kysymyksellä halutaan tietää kuinka tärkeiksi ihmiset kokevat titetyt asiat valitessaan matkustustapaa. Vastaajille annettiin siis viisi vastausvaihtoehtoa: hinta, vaivattomuus, ekologisuus, nopeus ja mukavuus, jotka he voivat määritellä sen mukaan, kuinka tärkeäksi sen itselleen matkustustavan valinnassa kokevat. Ensimmäisenä vaihtoehtona on siis hinta, joka koettiin yleisesti ottaen melko- tai hyvin tärkeänä ja ratkaisevan tärkeänä sitä piti 17,9% vastaajista. Etenkin avo- ja avioliitossa asuville ja 20-30-vuotiaille hinta on selkeästi yksi tärkeimmistä valintakriteereistä. Kysymyksen vastausjakaumaan voi tutustua alla olevalla taulukolla 1.

Taulukko 1. Matkustustavan valinnan tärkeysasteikko. (N=67)

Vastaajien määrä: 67

	ei ollenkaan tärkeä	ei juurikaan tärkeä	melko tärkeä	hyvin tärkeä	ratkaisevan tärkeä	Yhteensä	Keskiarvo
hinta	2	5	17	31	12	67	3,69
vaivattomuus	1	8	24	26	7	66	3,45
ekologisuus	3	26	24	10	3	66	2,76
nopeus	1	11	25	25	4	66	3,3
mukavuus	0	6	30	23	7	66	3,47
<b>Yhteensä</b>	<b>7</b>	<b>56</b>	<b>120</b>	<b>115</b>	<b>33</b>	<b>331</b>	<b>3,33</b>

Matkustustavan vaivattomuus arvioitiin lähes yhtä tärkeäksi kuin hinta, eli suurin osa vastaajista pitää vaivattomuutta melko- tai hyvin tärkeänä, mutta muuten vastaukset jakautuivat kaikkien ryhmien kesken varsin tasaisesti, mutta pieniä eroavaisuuksia kuitenkin on. Esimerkiksi naiset arvostavat matkustustavan vaivattomuutta hieman miehiä enemmän n. 10% prosenttiyksikköä ja vastausmääristä voi päätellä myös sen, että vaivattomuuden arvostus on sitä korkeampi, mitä iäkkäämpi vastaaja on.

Ekologisuutta ei arvostettu yhtä paljon kuin vaivattomuutta ja hintaa, sillä vain n. 20% vastaajista piti sitä hyvin- tai ratkaisevan tärkeänä. Yllättävän moni vastaajista (36,5%) piti ekologisuutta kuitenkin melko tärkeänä asiana. Suurin osa eli 39,4% vastaajista ei kuitenkaan pitänyt ekologisuutta juurikaan tärkeänä. Etenkään lapsiperheiden matkustamiseen ekologisuus ei vaikuta, sillä n. 73% tämän ryhmän vastaajista ei pitänyt sitä tärkeänä, mutta vastaavasti 75% sinkuista piti ekologisuutta tärkeänä asiana.

Matkan kestoa vastaajat pitivät pääasiassa joko melko- tai hyvin tärkeänä, sillä 75,8% valitsi jomman kumman vaihtoehdon. Tässäkin tapauksessa lapsiperheet ja avo- tai avioliitossa olevat vastaajat arvostivat nopeutta selkeästi muita ryhmiä enemmän. Sinkuista ja naisista n. 25% ei pitänyt matkustustavan nopeutta tärkeänä asiana, kun miehillä vastaava luku oli vain 4%. Viimeisenä arvioitavana asiana oli mukavuus, jota 80,3% vastaajista piti melko- tai hyvin tärkeänä.

## 5 Pohdinta

Yhteenvedona tutkimuksen tuloksista voidaan tulla siihen johtopäätökseen, että selkeästi suurin osa tutkimukseen osallistuneista on kiinnostuneita siitä, että minkälaisia vaikutuksia matkailulla on kohteeseen tai kohdemaahan. Matkailun vaikutuksista haetaan pääasiassa tietoa internetin välityksellä sosiaalisesta medista ja kansallisjärjestöjen verkkosivuilta, mutta vastauksien perusteella myös lehdistä löytyy hyvin tietoa. Maailma muuttuu kuitenkin jatkuvasti eikä painetulla tiedolla ei pystytä reagoimaan eri maiden tai kohteiden olosuhdemuutoksiin yhtä nopeasti kuin verkkosivujen tai sosiaalisen median välityksellä. Matkailusta aiheutuvat vaikutukset ovat kuitenkin usein pitkäaikaisia, joten painetut lähteet voivat olla hyviä tiedonhakumenetelmiä, mutta vanhemmista lähteistä tiedot kannattaa varmistaa myös muita lähteitä käyttäen.

Vaikka vastaajat tuntuvat tietävän mistä tietoa voi etsiä ja löytää, on kuitenkin huolestuttavaa, että suurin osa kiinnostuneista ottaa selvää kohdemaan matkailullisesta tilanteesta vain joskus tai harvoin. Tämä on kohdemaan tai kohteen kannalta huolestuttavaa, sillä jos matkustaa kohteeseen eikä tiedosta millaisia asioita siellä tulisi välttää, saattaa toiminnallaan vain pahentaa asioita. Siksi pitäisikin kehittää ratkaisu, jonka kautta tieto välittyisi matkaajille. Esimerkiksi tiedon hankinta voitaisiin helpottaa verkkosivun avulla, jonne on koottu lista suomalaisten suosikkikohteista ja ongelmista, mitä matkailu näillä alueilla aiheuttaa. On helppoa olla kiinnostunut asioista, mutta jotta matkailun negatiivisia vaikutuksia saataisiin muutettua positiivisiksi, tarvitaan kiinnostuksen lisäksi myös vaivannäköä.

Positiivista on se, että valtaosa vastaajista kuitenkin yrittää välttää kokonaan matkustamista sellaisiin kohteisiin, joissa he tietävät matkailun aiheuttavan selkeitä ongelmia. Tästä kertoo myös se, millaisista negatiivisista vaikutuksista vastaajat itse olivat huolissaan; eniten vastauksia saikin matkakohteiden luonteen muuttuminen, tarkoittipa se sitten esimerkiksi luonnon- tai kaupunkimaiseman tai alkuperäiskulttuurien muuttumista. Kyselyyn osallistujat selkeästi kunnioittavat matkakohteita sellaisina kuin ne ovat ja on hienoa huomata, että sellaisiin kohteisiin pyritään välttämään matkustusta, jossa ongelmia jo on tai alkanut ilmetä.

Kuten Hemmi (2005) kirjoitti, ihmiset käyttävät selkeästi eniten lentokonetta matkustaessaan maasta toiseen. Tämä on harmi, sillä vastausten perusteella voisi päätellä, että mielenkiintoa ja kysyntää myös matalapäästäisimpin ratkaisuihin varmasti olisi. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista Suomen sijainnin vuoksi, mutta toivottavasti tilanne muuttuu ja esimerkiksi rautatieyhteys Viroon toteutetaan. Onneksi kuitenkin itse

kohdemaassa selkeästi suurin osa liikkuu kävellen, pyöräillen tai käyttää julkista liikennettä yli viiden kilometrin matkoihin eli mahdollisimman ekologisesti. Kuitenkin, vastaajat pitivät viimeisessä monivalintakysymyksessä vaivattomuutta, hintaa, nopeutta ja mukavuutta ekologisuuksi tärkeämpänä. Tämä tarkoittaa sitä, että jotta ihmiset saataisiin matkustamaan entistä ekologisemmin, on vanhojen matkustustapojen kehityttävä entistä ekologisemmiksi, jolloin automaattisesti ihmisten ekologinen matkustaminen lisääntyy tai on kehitettävä kokonaan uusia ekologisia matkustustapoja, jotka ovat kilpailukykyisiä muiden matkustustapojen kanssa.

Jotta kyselyyn olisi saatu enemmän luotettavuutta ja toimivuutta, olisi lomakkeen tekemiseen voitu käyttää enemmän aikaa sekä testata sitä pienemmällä kohderyhmällä ensin ennen julkaisua. Esimerkiksi yhdessä kysymyksessä oli tarkoitus, että vastaaja voi valita monta eri vaihtoehtoa, mutta pystyi valitsemaan vain yhden, joten testaamalla kysely etukäteen oltaisiin kyselylomakkeesta saatu toimivampi. Kysely antaa kuitenkin virheistä huolimatta varsin realistisen kuvan siitä, kuinka tärkeänä vastaajat kokevat ekologisuuuden osana matkailutottumuksiaan ja millä tavoin he suhtautuvat siihen osana matkustuskokemustaan. Tutkimuksen luotettavuutta karsii myös tutkimukseen osallistujien määrä, sillä kuten Kananen (2008) kirjassaan mainitsee, vastaajien määrän ja tulisi olla sellainen, että tutkimustuloksia voitaisiin yleistää ja pitää luotettavina. Tutkimusta oltaisiin voitu pitää pidempään auki ja yrittää hankkia vastauksia esimerkiksi haastattelemalla ihmisiä Helsingin keskustassa ja lähialueilla, jotta vastaajien määrä olisi ollut lähempänä tavoitetta.

Opinnäytetyön tekeminen on ollut omalla kohdallani haastava, mutta opettavainen kokemus. Haasteellisuus tulee omalta osaltaan kokemattomuudesta laajempien projektien laatimisesta itsenäisesti, mutta aikatauluttamalla ja ohjaavan opettajan avustuksella opinnäytetyö on edistynyt hitaasti mutta varmasti. Opinnäytetyötä tehdessä konkretisoitui kuinka tärkeää aiheen valinta ja valmistelu ennen työn aloittamista on ja jos esityötä ei tee kunnolla, ei kirjoittaminenkaan tule olemaan helppoa. Projekti on kuitenkin antanut uusia useita eri näkökulmia esimerkiksi tiedonhankintaa ja suunnitelmallisuutta varten ja työelämässä nämä tiedot ja taidot tulevat olemaan enemmän kuin hyödyksi.

## Lähteet

Community Based Tourism Handbook. 2010. Luettavissa:

<http://www.scribd.com/doc/32621006/Community-Based-Tourism-Handbook>

Discovering Finland. 2006. UNESCO:n maailmanperintökohteet Suomessa. Luettavissa:

<http://www.discoveringfinland.com/fi/travel/nae-koe/nahtavyudet-kulttuuri/monumentit/unesco/> Luettu 4.2.16

Ecology. 2016. Airline Emissions are Flying Too High. Luettavissa:

<http://www.ecology.com/2016/09/21/airline-emissions-flying-high/> Luettu 28.9.2016

EEA. Problems. 2016. Luettavissa: <http://www.eea.europa.eu/publications/92-827-5122-8/page014.html> Luettu: 28.9.2016

Finavia. 2016. Lentoliikenteen matkustajamäärät hyvässä kasvussa. Luettavissa:

<https://www.finavia.fi/fi/tiedottaminen/ajankohtaista/2016/lentoliikenteen-matkustajamaarat-hyvassa-kasvussa/> Luettu 9.10.2016

Gössling, S & Hultman, J. 2006. Ecotourism in Scandinavia, lessons in theory and practice.

Holden, A. 2008. Environment and tourism. Routledge.

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja Kirjoita. Tammi. Helsinki.

Hemmi, J. 2005. Matkailu, Ympäristö, Luonto. Jyväskylä 2005.

Ilmasto-opas. 2016. Maantieliikenteen rooli yhteiskunnassa. Luettavissa: [https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/vaikutukset/-/artikkeli/11c9a295-4934-492b-afad-33ad270c75ad/maantieliikenne.html#h\\_Maantieliikenteen\\_rooli\\_yhteiskunnassa](https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/vaikutukset/-/artikkeli/11c9a295-4934-492b-afad-33ad270c75ad/maantieliikenne.html#h_Maantieliikenteen_rooli_yhteiskunnassa) Luettu: 9.10.2016

Kananen, J. 2008. KVANTTI: Kvantitatiivinen tutkimus alusta loppuun. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Jyväskylä.

Leslie, L. 2012. Responsible Tourism, Concepts, theory and practice.

Lipasto. 2009a. Rautateiden henkilöliikenteen keskimääräiset päästöt juna- ja henkilökilometriä kohden Suomessa vuonna 2007. Luettavissa:  
[http://www.lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/henkiloliikenne/raideliikenne/junat\\_henkilo.htm](http://www.lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/henkiloliikenne/raideliikenne/junat_henkilo.htm)  
Luettu 11.10.2016

Lipasto. 2009b. Suomen reitti- ja lomalentojen keskimääräinen päästö ja energiankulutus henkilökilometriä kohden vuonna 2008. Luettavissa:  
<http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/henkiloliikenne/ilmaliikenne/ilma.htm> Luettu: 11.10.2016

Lipasto. 2012. Suomen henkilöautojen keskimääräinen päästö ja energiankulutus henkilökuljetusyksikköä kohden vuonna 2011. Luettavissa  
<http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/henkiloliikenne/tieliikenne/henkiloautot/hayht.htm> Luettu: 11.10.2016

Maailmantalous. 2013. Matkailu, talous ja ympäristö. Luettavissa:  
<http://maailmantalous.net/fi/artikkeli/matkailu-talous-ja-ymparisto> Luettu 22.2.16

Maaseudun tulevaisuus. 2015. Luettavissa:  
<http://www.maaseuduntulevaisuus.fi/j%C3%A4%C3%A4merelt%C3%A4-junalla-keski-eurooppaan-1.87547> Luettu 9.10.2016

Motiva. 2015. Henkilöliikenteen määrä. Luettavissa:  
[http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa\\_liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta/henkiloliikenteen\\_maara](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta/henkiloliikenteen_maara) Luettu: 11.10.2016

Motiva. 2016. Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä. Luettavissa:  
[http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa\\_liikenteesta\\_ja\\_ymparistosta](http://www.motiva.fi/liikenne/perustietoa_liikenteesta_ja_ymparistosta) Luettu: 9.10.2016

NBA. 2016. Maailmanperintökohteet Suomessa. Luettavissa:  
[http://www.nba.fi/fi/ajankohtaista/kansainvalinen\\_toiminta/maailmanperintokohteet\\_suomessa](http://www.nba.fi/fi/ajankohtaista/kansainvalinen_toiminta/maailmanperintokohteet_suomessa) Luettu: 22.2.16

Opetus- ja kulttuuriministeriö. 2015. Unesco. Luettavissa:  
[http://www.minedu.fi/OPM/Kansainvaliset\\_asiat/kansainvaliset\\_jaerjestoet/unesco/maailmanperinto/?lang=fi](http://www.minedu.fi/OPM/Kansainvaliset_asiat/kansainvaliset_jaerjestoet/unesco/maailmanperinto/?lang=fi) Luettu: 17.2.2016

Skift. 2015. Five Charts That Explain the Size of the Global Travel Industry in 2015. Luettavissa: <https://skift.com/2015/04/13/five-charts-that-explain-the-size-of-the-global-travel-industry-in-2015/> Luettu: 26.9.2016

UNWTO. 2015. Over 1.1 billion tourists travelled abroad in 2014. Luettavissa:  
<http://media.unwto.org/press-release/2015-01-27/over-11-billion-tourists-travelled-abroad-2014> Luettu 26.9.2016

UNWTO. 2016. Tourism Highlights. Luettavissa: <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145> Luettu: 28.9.2016

WWF. 2015. Ilmastonmuutos. Luettavissa: <http://wwf.fi/uhat/ilmastonmuutos/> Luettu: 24.2.16

WWF. 2014. Pakotie poikki pohjoiseen. Luettavissa: <http://wwf.fi/wwf-suomi/viestinta/pandanpolku/juttuarkisto/Pakotie-poikki-pohjoiseen-1994.a> Luettu: 24.2.16

Östman, L. Rakennussuojelu. Luettavissa:  
<https://www.rakennustieto.fi/Downloads/RK/RK090601.pdf> Luettu: 19.2.16

## Liitteet

### Liite 1. Kyselylomake

Tämä kysely on toteutettu osana Haaga-Helian ammattikorkeakoulussa suoritettavaa opinnäytetyötä, jolla halutaan kartoittaa miten matkailun vaikutukset vaikuttavat suomalaisten matkailutottumuksiin.

Kyselyyn vastaaminen kestää noin 5 minuuttia ja pääosa kysymyksistä ovat monivalintakysymyksiä. Kaikki vastaukset käsitellään nimettömänä ja luottamuksellisesti. Kiitos vastauksestanne!

#### 1. Ikä

- – 20
- 21–30
- 31–40
- 41–50
- 51–65
- 66 +

#### 2. Olen

- Mies
- Nainen

#### 3. Olen

- Avo- tai avioliitossa
- Lapsiperheellinen
- Sinkku

#### 4. Oletko kiinnostunut siitä, että millaisia ongelmia matkailu saattaa kohdemaassa aiheuttaa? Jos vastasit kyllä, vastaa myös jatkokysymyksiin 4.1, 4.2.1

- ☐ Kyllä
- ☐ En

##### 4.1 Otatko ennen matkustamistasi selvää siitä millaisia vaikutuksia matkailulla on kohteeseen tai kohdemaahan?

- - Useinmiten
  - Joskus
  - Harvoin
  - En milloinkaan
- 

##### 4.2.1 Mitä kautta hankit tietoa matkailun vaikutuksista?

–



- Sosiaalinen media
- Kansallisjärjestöjen verkkosivut
- Lehdet
- Ulkoasianministeriö
- Matkanjärjestäjän sivut
- Joku muu, mikä?

—

—

—

#### **4.2.2 Yritätkö välttää matkustusta sellaisiin kohteisiin, joissa tiedät matkailulla olevan negatiivisia vaikutuksia?**

- Kyllä
- En
- En osaa sanoa

—

#### **4.3 Millaisista matkailun negatiivisista vaikutuksista olet itse huolissasi?**

- Ilmastonmuutoksen edesauttaminen
- Alkuperäiskulttuurien muuttuminen tai häviäminen kokonaan
- Luonnon- tai kaupunkimaiseman muuttuminen
- Perintökohteiden turmeltuminen
- Matkakohteiden luonteen muuttuminen vastaamaan matkailun odotuksia
- Joku muu, mikä?

#### **4.4 Yritätkö vähentää kohteessa matkailun negatiivisia vaikutuksia**

- Juomalla hanavettä jos vain mahdollista
- Käyttämällä paikallisia oppaita
- Välttelemällä turisteja varten luotuja kokemuksia
- Suosimalla paikallista majoitustarjontaa
- Käyttämällä paikallisia, autenttisia ravintolapalveluita
- Kunnioittamalla paikallisia tapoja
- Jotenkin muuten, miten?

#### **5.0 Mitä seuraavista matkustustavoista käytät useimmiten matkustaessasi maasta toiseen?**

—

- henkilöauto
- laiva
- lentokone
- linja-auto
- juna

—

#### **5.1 Mitä seuraavista matkustustavoista käytät useimmiten kohteen sisäisiin matkoihin?**

—

- henkilöauto
- laiva
- lentokone
- linja-auto
- juna

**5.2 Kuinka tärkeinä pidät seuraavia tekijöitä matkustustavan valinnassasi? (asteikko 1-5 ei ollenkaan tärkeä, ei juurikaan tärkeä, melko tärkeä, hyvin tärkeä, ratkaisevan tärkeä)**

—

- hinta
- vaivattomuus
- ekologisuus
- nopeus
- mukavuus

—