

Lentohäpeä ja vastuullinen matkailu

Henriikka Kilpinen



Tekijä(t) Henriikka Kilpinen	
Koulutusohjelma Matkailun liikkeenjohdon koulutusohjelma	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Lentohäpeä ja vastuullinen matkailu	Sivu- ja liitesivumäärä 47 + 2
<p>Lentohäpeä on lentomatkustuksen vastainen ilmiö. Ihmiset kokevat häpeää lentämisestä ilmastosityiden seurauksena ja ovat vaihtaneet lentokoneella matkustamisen ympäristöystävällisempiin kulkuvälineisiin, kuten junamatkustukseen.</p> <p>Tämän työn tarkoituksena on selvittää kokevatko suomalaiset lentohäpeää ja onko se vaikuttanut suomalaisten matkustus valintoihin, sekä selvittää ovatko suomalaiset hyvittäneet hiilidioksidipäästöjä maksamalla eri päästöhyvityksiä. Työn tavoitteena on lisätä tietoa vastuullisesta matkailusta, lentämisen aiheuttamista päästöistä, päästöjen kompensoimisesta ja vertailla lentomatkustuksen päästöjä muihin julkisiin kulkuvälineisiin, kuten junamatkustukseen.</p> <p>Työn toimeksiantajana toimii hanke nimeltään vastuullisen matkailun portaat. Hanke on toteutettu yhteistyönä Haaga-Helian ammattikorkeakoulun ja Jyväskylän ammattikorkeakoulun kanssa. Hankkeen tarkoituksena on kehittää vastuullisen matkailun osaamista ja vastata ennakoivasti matkailun kasvuun liittyviin haasteisiin, kuten ilmastonmuutokseen.</p> <p>Tietoperustassa käsitellään lentohäpeää, lentoliikenteen matkustajatilastoja, lentomatkojen päästöjen kompensointia, vaihtoehtoisia kulkuvälineitä, lentomatkustamisen hiilijalanjälkeä, vastuullista matkailua, ilmastokompensaatiota ja oman hiilijalanjäljen kompensoitokeinoja. Työn ulkopuolelle on rajattu lentoliikenteen päästökauppa ja eettiset ongelmat koskien vastuullista matkailua. Tutkimuksessa on otettu huomioon vain suomalaiset matkailijat, jotka matkustavat vähintään kerran vuodessa.</p> <p>Työn tutkimusotteeksi valikoitui kvantitatiivinen menetelmä, perusjoukon ollessa suuri ja tutkimuksen avuksi luotiin yksitoista kysymystä sisältävä kyselylomake. Kysely suoritettiin loka-marraskuun vaihteessa 2019 Facebookissa ja ryhmäkeskusteluissa. Vastauksia saatiin 329 kappaletta.</p> <p>Tuloksista ilmenee, että tutkimukseen vastanneet suomalaiset eivät koe kauheasti lentohäpeää. Suurin osa ei ole vähentänyt lentämistä lentohäpeän ja ilmastosityiden seurauksena. Lentomatkustuksesta aiheutuvat päästöt eivät vaikuta suurimman osan vastaajan matkustuspäätöksiin ja vapaa-ajan lentomatkoja ei suurin osa kompensoi. Kuitenkin kompensointi on vielä tutkimuksen perusteella usealle aika uusi asia, mutta siihen suhtaudutaan tulevaisuutta ajatellen avoimesti. Matkailu koetaan tärkeänä voimavarana ja siitä ei olla valmiita luopumaan. Omaa hiilijalanjälkeä suomalaiset pienentävät matkailun ulkopuolisilla ekoteoilla, kuten kierrättämällä.</p>	
Asiasanat Lentohäpeä, hiilijalanjälki, päästöt, vastuullisuus, ilmastokompensaatio	

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Lentohäpeä	3
2.1	Lentoliikenteen matkustajatilastot	4
2.2	Lentomatkan päästöjen kompensointi	6
2.3	Vaihtoehtoiset kulkuvälineet	8
3	Hiilijalanjälki	13
3.1	Lentomatkustamisen hiilijalanjälki	13
3.2	Vastuullisempi matkustaminen	16
3.3	Ilmastokompensaatio	17
3.4	Ilmastokompensoidut valmismatkat	18
3.5	Henkilökohtaisen hiilijalanjäljen kompensointi	19
4	Tutkimusmenetelmät	21
4.1	Kvantitatiivinen tutkimusote	21
4.2	Kyselylomake	22
5	Tutkimustulokset	24
5.1	Taustatekijät	24
5.2	Lentohäpeä	25
5.3	Päästöt ja kompensointi	27
5.4	Muut kulkuvälineet	30
5.5	Hiilijalanjälki	32
6	Pohdinta	35
6.1	Johtopäätökset	36
6.2	Tutkimuksen luotettavuus ja tavoitettavuus	38
6.3	Oman oppimisen arviointi	39
	Lähteet	41
	Liitteet	48

1 Johdanto

Lentohäpeä käsitteenä on rantautunut Ruotsista suomeen. Se on lentomatkustuksen vastainen ilmiö, joka on saanut jalansijaa Ruotsissa. Ihmiset ovat vähentäneet lentämistä, koska kokevat häpeää. Monet ovat vaihtaneet lentokoneella matkustamisen ympäristöystävällisempiin vaihtoehtoihin, kuten juniin ja linja-autoihin. Ihmiset ovat alkaneet kiinnittämään huomiota omaan hiilijalanjälkeen ja lentoyhtiöt sekä matkatoimistot ovat alkaneet tarjoamaan ilmastokompensoituja lentoja. Hiilijalanjäljellä tarkoitetaan palvelun, tuotteen tai toiminnan aiheuttamaa ilmastokuormaa, kun taas ilmastokompensoinnilla voidaan hyvittää eli kompensoida omia päästöjä toisaalla.

Työ on toteutettu toimeksiantona vastuullisen matkailun portaat hankkeen kanssa. Hanke toteutetaan yhteistyönä Haaga-Helian ammattikorkeakoulun ja Jyväskylän ammattikorkeakoulun kanssa. Hankkeen tarkoituksena on kehittää vastuullisen matkailun osaamista ja vastata ennakoivasti matkailun kasvuun liittyviin haasteisiin, kuten ilmastonmuutokseen. Tämä työ antaa osviittaa suomalaisten mielipiteistä ja ajatuksista lentomatkustuksesta ja vastuullisesta matkailusta. Vastuullisen matkailun portaat hanke pystyy hyödyntämään näitä tuloksia omassa produktissaan.

Lentohäpeä on erittäin ajankohtainen puheenaihe ja se on ollut pinnalla paljon eri uutisissa. Uutisten myötä kiinnostuin aiheesta ja halusin selvittää kuinka suomalaiset kokevat lentohäpeän. Tutkimuksen pääongelmana on selvittää kokevatko suomalaiset lentohäpeää. Alaongelmiksi valikoitui lentohäpeän vaikutus suomalaisten matkustusvalintoihin, ovatko suomalaiset vähentäneet matkustamista lentohäpeän seurauksena ja ovatko suomalaiset valmiita kompensoimaan vapaa-ajan lentomatkojaan.

Tutkinnan kohteeksi valikoitui suomalaiset matkustajat, jotka matkustavat lentokoneella vapaa-ajan matkoille tai työmatkoille. Suomalaiset matkustajat sen takia, koska tarkoitus on selvittää, onko lentohäpeä vaikuttanut vielä Suomessa matkailijoiden näkemyksiin. Tarkoitus on tavoittaa henkilöt, jotka matkustavat lentokoneella vähintään yhden kerran vuodessa keskimäärin. Tutkimuksesta on rajattu pois matkustajat, jotka eivät ole matkustaneet lentokoneella tai matkustavat vähemmän kuin yhden kerran vuodessa keskimäärin. Työ on haluttu rajata koskemaan lentohäpeää ja vastuullista matkailua, johon sisältyy hiilijalanjälki ja kompensatio. Vastuullisen matkailun eettisyys ja lentoliikenteen päästökauppa on kuitenkin rajattu pois työstä. Työ haluttiin pitää tiiviinä ja yhtenäisenä kokonaisuutena.

Tietoperustassa käsitellään teoriaa lentohäpeä käsitteestä, kuinka lentohäpeä on vaikuttanut Suomessa ja Ruotsissa matkustajatilastoihin, käsitellään lentomatkustuksesta

aiheutuvia päästöjä ja vertaillaan eri matkustusvälineiden tuottamia päästöjä. Perehdytään hiilijalanjälki käsitteeseen, puhutaan lentomatkustamisen tuottamasta hiilijalanjäljestä sekä vastuullisemmasta matkustamisesta. Avataan ilmastokompensaatio käsitettä enemmän ja kerrotaan kuinka eri matkatoimistot ovat alkaneet järjestämään ilmastokompensoituja valmismatkoja. Kuinka itse voi hyvittää omia lentomatkuksesta aiheutuvia päästöjä ja vaikuttaa omaan hiilijalanjälkeen ja sen ehkäisemiseen.

Suoritan tutkimustyyppisentyön ja tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvantitatiivinen menetelmä, perusjoukon ollessa suuri. Tässä tutkimuksessa käytettiin apuna kyselylomaketta. Kyselylomake laadittiin Webropol käyttöjärjestelmän kautta. Kyselylomakkeen avulla saadaan konkreettista tietoa matkailijoilta, jotka käyttävät lentokoneita matkailuvälineenä. Tutkimustuloksissa käytetään hyväksi ristiintaulukointia eri ikäryhmien välillä ja tuodaan ikäryhmien vastausten eroavaisuuksia ilmi. Ristiintaulukointia tehdään myös miesten ja naisten sekä matkustustottumusten välillä. Työn lopuksi pohditaan työn tuloksia, opinnäytetyöprosessia ja omaa oppimista.

2 Lentohäpeä

Ruotsin kielen sanasta flygskam on rantautunut Suomeen käsite lentohäpeä. Ihmiset kiinnittävät enemmän huomiota omaan hiilijalanjälkeensä ja pohtivat sen vaikutuksia ilmastoon. Oman hiilijalanjälkensä vuoksi voi jopa tuntea häpeää (Quick 2019).

Lentohäpeä kasvaa etenkin Pohjoismaissa kovaa tahtia ja lentoyhtiöiden tulee vastata tähän liikkeeseen. Lentoyhtiöiden johtavat henkilöt ovat alkaneet kiinnittämään enemmän huomiota päästöjen vaikutuksiin ja ottaneet huomioon ilmaston riskit vakavammin. ”Ilmailualan tulee uudistaa itsensä jälleen” sanoo EasyJet lentoyhtiön johtaja Johan Lundgren. Ruotsissa lentohäpeän vaikutukset ovat jo nähtävillä. Lentomatrustajien määrän kasvu on heikentynyt ja se on laskussa. Suurin osa ihmisistä ei ole vielä tietoisia lentomatrustuksen ilmastohaitoista, mutta tietoisuus kasvaa kovalla vauhdilla. (Conboye & Hook, 2019.)

Lentohäpeä on lentomatrustuksen vastainen liike, joka on saanut jalansijaa etenkin Ruotsissa. Useat julkisuuden henkilöt ovat kertoneet, etteivät halua lentää ilmastosyiden takia ja ovat vähentäneet lentomatrustusta. Kansalaiset ovat seuranneet tätä perässä ja vaihtaneet lentokoneet ilmastoystävällisempiin vaihtoehtoihin kuten juniin ja linja-autoihin. (Lepistö 2019.)

Ilmailuala on ilmoittanut lanseeraavansa kampanjan, jonka tarkoitus on vastata lentohäpeä ilmiöön. Euroopassa lentoliikenteen kysyntä on heikentynyt ja osa matkailijoista on erityisen huolissaan omasta ympäristöllisestä vaikutuksestaan. Alan julkisuuskuva on heikentynyt tänä vuonna, kun nuori ilmastoaktivisti Greta Thunberg on tukenut lentämisen vastaista kampanjaa ja ottanut sen osaksi hänen kiertuettaan Euroopassa. Ilmailualan lanseeraavan kampanjan tarkoitus on selittää kansalle, kuinka ilmailuala vähentää omaa vaikutusta ympäristöön. Lentohäpeä on vähentänyt lentomatrustuksen kysyntää etenkin pohjoismaissa, mutta myös Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Ranskassa ja Saksassa. (Reuters 2019.)

Lentomatrustuksen vastainen ilmiö sai alkunsa Ruotsissa, kun ruotsalainen laulaja nimeltään Staffan Lindberg kirjoitti artikkelin, jonka allekirjoitti myös viisi muuta julkisesti tunnettua henkilöä. Olympia kultamitalisti Björn Ferry ja nuoren aktivistin Greta Thunbergin äiti Malena Ernman, allekirjoittivat artikkelin lentämisen vähentämiseksi. Lentohäpeä termi kertoo lentomatrustuksen häpeästä, joka johtuu nykyajan suuresta halusta vähentää dramaattisesti kasvihuonekaasujen määrää. Tämä lentomatrustuksesta johtuva häpeän tunne on omalta osaltaan taas elvyttänyt raidematrustusta. (Timperley 2019.)

Lentohäpeän kannattamisen tarkoituksena ei ole millään tavalla kannustaa ihmisiä matkustamiseen lopettamiseen. Lentämisen pois jättäminen ei tarkoita, että matkustaminen ei ole mahdollista. Anna Hughes, kuka johtaa lentovapaata kampanjaa 2020 kertoo, että maailmassa on lukuisia paikkoja, joita voi nähdä ja kokea muillakin matkustustavoilla. Hughes muistuttaa, että on hyvä muistaa, että lentäminen ei ole aina nopein tai halvin vaihtoehto päästä paikasta toiseen. Hughes kertoo, että mitä enemmän ymmärtää ilmastonvaikutuksista lentämiseen, sitä enemmän häpeää tuntee lentokoneeseen astuttuaan. (Timberley 2019.)

Vapaaehtoiset toimet riittävät vain tiettyyn pisteeseen asti. Suurempi tavoite on lentojen verotus ja asianmukainen sääntely ilmastovaikutusten vuoksi. Ehdotuksia tavoitteen toteutukseen on esimerkiksi lentopetrolin ja kanta-asiakas ohjelmien verotus. Esimerkiksi Ruotsin hallitus on ottanut käyttöön ympäristöveron ilmailussa ja ilmoittanut investoivansa yöjuniin. (Timberley 2019.)

2.1 Lentoliikenteen matkustajatilastot

Ruotsissa matkustajatilastoissa on tapahtunut selkeää käänös lentomatkustuksen vähenemiseen. Huhtikuussa 3,241,000 matkustajaa lensi Swedavian kymmenen lentokentän läpi, mikä on 7 prosenttia vähemmän viime vuoden vastaavaan lukuun verrattuna. Kansainvälisten matkustajien määrä Swedavian lentokentillä väheni 3 prosenttia viime vuoden samaan kuukauteen verrattuna ja kotimaisten matkustajien määrä väheni jopa 15 prosenttia edellisen vuoden samaan kuukauteen verrattuna. Tukholman Arlandan lentokenttä on Ruotsin suurin lentokenttä. Huhtikuussa 1,659,000 matkustajaa lensi Tukholman Arlandan lentokentän kautta, mikä on 6 prosenttia vähemmän verrattuna edellisen vuoden saman kuukauden lukemiin. Kotimaisten matkustajien määrä väheni 19 prosenttia 379,000 matkustajaan. (Swedavia Airports 2019a.)

Tukholman Arlandan lentokentällä lentomatkustus on vähentynyt heinäkuussa neljä prosenttia ja matkustajia virtasi lentokentän läpi vajaat 2,5 miljoonaa. Puolen vuoden aikana eli tammi-heinäkuun välillä Arlandan lentokentän läpi virtasi hieman yli 14,9 miljoonaa matkustajaa mikä on viisi prosenttia vähemmän kuin viime vuonna samaan aikaan. (Swedavia Airports 2019b.)

Elokuussa 3,718,00 matkustajaa lensi Swedavian kymmenen lentokentän läpi, mikä tarkoittaa 4 prosentin laskua viime vuoden vastaavaan lukuun verrattuna. Kansainvälisten matkustajien määrä Swedavian lentokentillä 2,740,000 elokuussa laski 1 prosentin edellisen vuoden lukuun verrattuna ja kotimaisten matkustajien määrä 978,000 laski 10

prosenttia. Tukholman Arlandan lentokentän matkustajamäärät vähenivät 4 prosenttia viime vuoteen verrattuna. Kansainvälisten matkustajien määrä laski 2 prosenttia ja kotimaisten matkustajien määrä laski 11 prosenttia. (Swedavia Airports 2019c.)

Taulukko. 1 Ruotsin lentoliikenteen matkustajatilastot laskussa

VUOSI 2019	SWEDAVIA	TUKHOLMA-ARLANDA
huhtikuu lentomatrustajat	-7% vrt. 2018	-6% vrt. 2018
huhtikuu kotimaiset lentomatrustajat	-15% vrt.2018	-19% vrt. 2018
elokuu lentomatrustajat	-4% vrt.2018	-4% vrt.2018
elokuu kotimaiset lentomatrustajat	-10% vrt. 2018	-11% vrt. 2018

Ilmastonmuutos ei ole vaikuttanut Suomessa lentämisen vähentymiseen. Finavia palveli 25 miljoonaa matkustajaa vuonna 2018 lentoasemillaan. Helsinki-Vantaan lentoasema rikkoi myöskin 20 miljoonan matkustajan rajan ensimmäisen kerran vuonna 2018. Finavian lentoasemien matkustajamäärät ovat kasvaneet 10,1 prosenttia vuoteen 2017 verrattuna. Lapin lentoasemilla vieraili vuonna 2018 noin 1,5 miljoonaa matkustajaa ja matkustajamäärät kasvoivat edellisvuoteen verrattuna 8,6 prosenttia. Rovaniemen matkustajamäärä nousi 11,2 prosenttia ja Oulun lentoaseman 18,8 prosenttia. Helsinki-Vantaan matkustajista 2018 vuonna 85,8 prosenttia lensi kansainvälisiä lentoja ja 14,2 prosenttia kotimaan lentoja. Kansainvälisten vaihtomatrustajien määrä kasvoi 22,3 prosenttia. Vaihtomatrustajien osuus lähtevistä matkustajista vuonna 2018 oli 35,5 prosenttia Helsinki-Vantaalla. Helsinki-Vantaan lentoasema on tärkeä solmukohta lentoliikenteessä etenkin aasialaismatrustajille. Tämän huomaa vaihtomatrustajien kasvun nousuna. (Finavia 2019a.)

Taulukko 2. Suomen lentoliikenteen matkustajatilastot nousussa

VUOSI 2018-2019	FINAVIA	HELSINKI-VANTAA
Kansainvälisten vaihtomatrustajien määrä 2018		+22,3% vrt. 2017
Rovaniemi matrustajamäärä 2018	+11,2% vrt.2017	+10,4% vrt.2017
Oulu matrustajamäärä 2018	+18,8% vrt.2017	+10,4% vrt.2017
Lapin lentoasemien matrustajamäärä 2018	+8,6% vrt.2017	
Kesäkuu lentomatrustajat 2019	+5,1% vrt. 2018	
Tammi-kesäkuu matrustajamäärä 2019	+4,2 % vrt. 2018	+5 % vrt. 2018

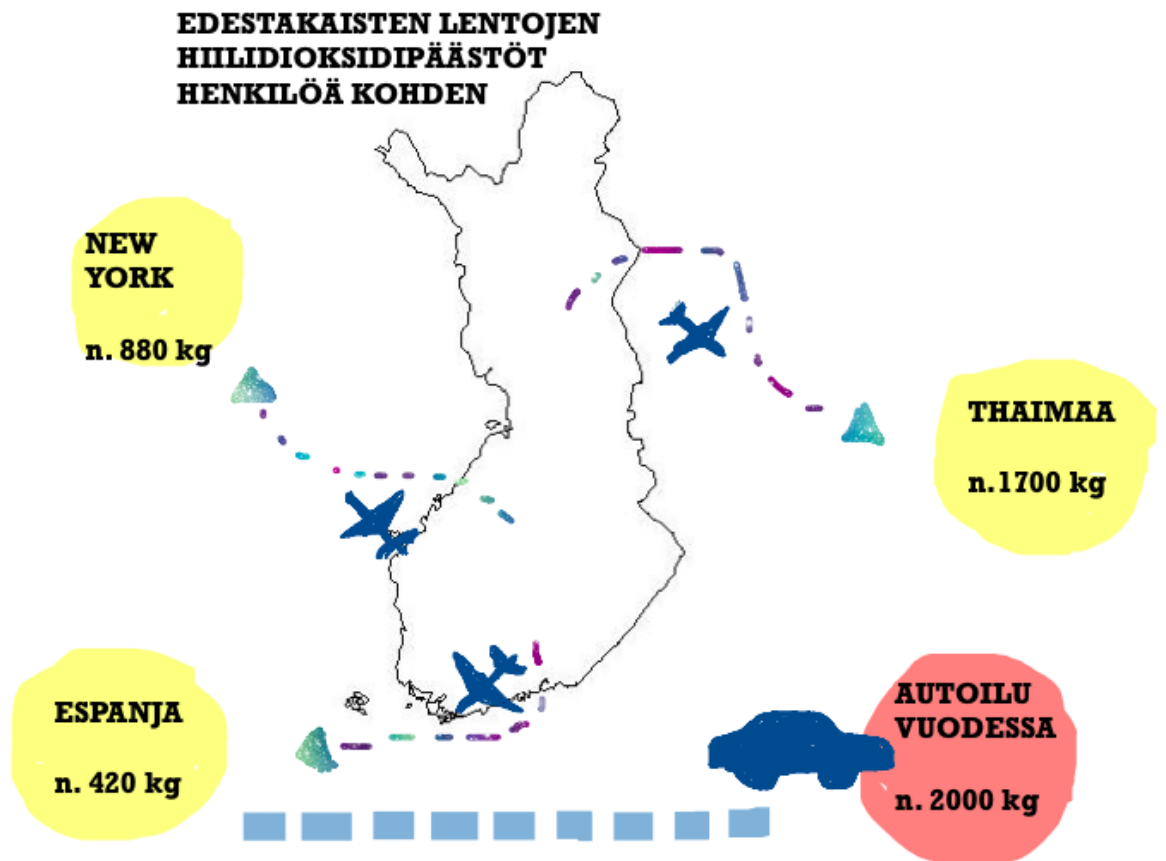
Tammi-kesäkuun matrustajien määrä kasvoi 4,2 prosenttia verrattuna vuodentakaisiin lukuihin. Finavian lentokenttien kautta matrusti tammi-kesäkuun aikana yhteensä 12,8 miljoonaa matrustajaa. Helsinki-Vantaan lentokentän kautta matrusti yhteensä 10,6 miljoonaa matrustajaa. Tämä on viisi prosenttia enemmän kuin edellisvuonna samaan aikaan. Matrustajien määrä kasvoi eniten Rovaniemellä ja Turussa. Rovaniemellä matrustajien määrä kasvoi 7,9 prosenttia ja Turussa 7,4 prosenttia. Finavia teki uuden ennätuksen kesäkuussa Helsinki-Vantaalla, kun kuukausittainen matrustajien raja ylittyi kahdella miljoonalla matrustajalla. (Finavia 2019b.)

2.2 Lentomatrustan päästöjen kompensointi

Päästöjen kompensoimisessa on tarkoitus hyvittää aiheutetut päästöt rahoittamalla eri hankkeita ja projekteja, mitkä vähentävät päästöjä toisaalla. Tarkoitus onkin hyvittää yhtä paljon päästöjä, kun niitä on toiminnalla aiheutettu. (Sitra 2019a.)

Finnairin matrustajat voivat hyvittää lentonsa hiilidioksidipäästöt maksamalla kotimaan lennoilla yhden euron päästöhyvitysmaksun, Euroopan lennoilla kahden euron päästöhyvitysmaksun ja kaukolennoilla kuuden euron päästöhyvitysmaksun. Päästöhyvitysmaksua ei ole lisätty lipun hintaan, vaan sen voi matrustaja itse erikseen ostaa. Rahat menevät projektiin, jossa edistetään liesien käyttöönottoa Mosambikissa, projekti myöskin auttaa vähentämään paikallisten metsien hakkuuta. (Finnair 2019a.)

Finnair tarjoaa asiakkailleen myös vaihtoehdon ostaa biopolttoainetta. Asiakas voi ostaa biopolttoainetta halutessaan. Biopolttoaine maksaa kotimaan lennoilla kymmenen euroa, Euroopan lennoilla 20 euroa ja kaukolennoilla 65 euroa. Biopolttoaine vähentää päästöjä 60-80 prosenttia fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna. Biopolttoainetta on tällä hetkellä saatavissa Kaliforniassa valmistetusta käytetystä keitinrasvasta, Biopolttoaineen tuki menee suoraan biopolttoainelentoihin. Biopolttoaineen saatavuus on vielä hyvin rajallista ja se on jopa viisi kertaa kalliimpaa kuin fossiilinen polttoaine. (Finnair 2019a.)



Kuva 1. Edestakaisten lentojen hiilidioksidipäästöt henkilöä kohden (mukaillen Kempainen 2019)

Ranskassa on kaikkiin maasta lähteviin lentoihin lisätty ympäristövero. Vero ei ole kauhean suuri tällä hetkellä ja se alkaa 1,50 eurosta ekonomi luokissa ja nousee 18 euron kohdille bisnes lipuissa. Aktivistit ovat alkaneet lisäämään painetta myöskin polttoaineverotusta kohti, etenkin polttoaineen ollessa verovapaata monissa Euroopan maissa (Conboye & Hook 2019). Ranskan ympäristöveroa on kritisoitu sen olemalla Euroopan alhaisin ympäristövero. Andrew Murphy, joka toimii liikenteen ja ympäristön edustajana Brysselissä on sitä mieltä, että Ranskan asettama ympäristöverolla ei ole mullistavia vaikutuksia. Murphy perustelee mielipidettään antamalla esimerkin kahvikupin hinnasta lentokoneessa, joka menee yksi yhteen veron kanssa. Murphy kuitenkin

ilmoittaa, että ilmoitus ympäristöverosta oli mieleinen, sillä Ranskalla on ollut vaikeuksia päästä yksimielisyyteen päästömaksuista. (Keohane 2019.)

Ruotsissa lentovero on otettu käyttöön 2018 huhtikuusta alkaen lentoyhtiöiden ja liikelentoyhtiöitä koskien. Lentovero koskee kaupallisia lentoja, jotka kuljettavat matkustajia ja lähtöpaikkana on Ruotsin lentokenttä. Ilma-alukset, joiden istumapaikat liittävät kymmenen penkin rajan on vapautettu verosta. Verokantaan vaikuttaa matkustajan lopullinen määränpää. Verot vaihtelevat 6 euron ja 40 euron välillä. (FCC Aviation 2019). Yle kertoo mitä lentoja lentoverot koskevat. Lentoveroa joutuu maksamaan kotimaan lennoista 6 euroa ja kaukomaan lennoilta 40 euroa. (Uosukainen 2019.)

Suomessa on ryhdytty myös viime aikoina toimeen lentoveron lisäämiseksi, nimittäin kansalaisaloite ylitti vaaditut 50 000 allekirjoitusta. Aloite etenee täten eduskunnan käsittelyyn. Aloitteessa lentovero kohdistuisi matkustajaan ja lipun hinta nousisi. Verotuloja on ehdotettu käytettäväksi ympäristölle parempien matkustuskeinojen kehittämiseen. Suomessa on tähän asti verotettu lentämistä hyvin kevyesti. Vain kuudessa EU-maassa on otettu käyttöön jonkinlainen lentovero. (Näveri 2019.)

Paljon on puhuttu myös lentoyhtiön kanta-asiakkaiden verotuksesta. Ilmastonmuutoskomitean mukaan kanta-asiakasmaksu auttaisi hillitsemään lentomatkojen kasvavaa kysyntää. Analyysi osoittaa, että 70 prosenttia Yhdistyneen kuningaskunnan lennoista suorittaa varakas väestö, kun taas 57 prosenttia koko väestöstä ei lennä lainkaan ulkomaille. Kuitenkin on epäselvää vielä, kuinka verotus toimisi käytännössä. Koskisiko se esimerkiksi kauppoja muiden maiden kanssa, kun tarkoituksena on kasvattaa kaupankäyntiä muiden maiden kanssa (Harrabin 2019). Toinen ongelma on myös siinä, että olisivatko ihmiset rehellisiä ja kertoisivat, onko matka vapaa-ajan matka vai työmatka, jotta he välttyisivät maksulta. Kanta-asiakasmaksu ei koske työmatkoja. Verotaso vastaisi kolmen vuoden aikana lennettyjä lentokilometrejä, lentojen lukumäärän sijasta. Lentokilometreistä syntyneet maksut voisivat rohkaista matkailijoita vaihtamaan kaukolentoja lyhyen matkan kohteisiin. Myöskin maksuissa tulisi ottaa huomioon ekonomi ja business luokkien väliset erot, jolloin business lipun omaavat henkilöt maksavat enemmän. (Taylor 2019.)

2.3 Vaihtoehtoiset kulkuvälineet

Hiilidioksidipäästöistä 20 prosenttia Suomessa syntyy liikenteen osuudesta. Tieliikenne aiheuttaa 90 prosenttia liikenteen ilmastovaikutuksista Suomessa ja henkilöautoliikenne on tästä noin puolet. Rautatieliikenne aiheuttaa liikenteen kasvihuonepäästöistä 0,5

prosenttia, 2 prosenttia aiheutuu kotimaan välisistä lennoista ja 4 prosenttia vesiliikenteestä. Juna on julkisista kulkuvälineistä ympäristöystävällisin tapa matkustaa. Laivamatkailu on lentämisen jälkeen saastuttavin tapa matkustaa (Ilmasto-opas 2019). Maaseudun tulevaisuus teetti laskelmat eri liikennevälineiden hiilidioksidipäästöistä. Tuloksista ilmeni, että juna on ylivoimaisesti vihrein kulkuneuvo. Seuraavaksi ympäristöystävällisin valinta on bussi tai henkilöauto, mikäli kyydissä on useampi henkilö. (Lamminen 2018.)

Ruotsissa on kehittynyt uusi sana tågskryt, mikä tarkoittaa juna kerskumista. Ideana on se, että ihmiset kannustavat toisiaan matkustamaan junalla lentokoneiden sijasta lisäämällä kuvia heidän juna matkoistaan sosiaaliseen mediaan. Samalla he käyttävät hastagia tågskryt sosiaalisessa mediassa (Coffney 2019). Tarkkoja lukemia on vaikea arvioida, mutta Facebookiin on perustettu ryhmä nimeltä Tågsemester, jonka perustajana toimii luonnonsuojelija ja yrittäjä Susanna Elfors. Sivuston tarkoituksena on antaa vinkkejä ja informaatiota, kuinka vähentää lentomatkustusta ja lisätä juna matkustusta. Sivustolla on noin 103,000 aktiivista jäsentä. (Tågsemester 2019)

Ruotsissa junamatkustus on kasvattanut suosiotaan etenkin kaukoliikenteessä. Ruotsalaisen sanomalehden Sydsvenskanin mukaan Ruotsin suurimmat kaukojuna operaattorit ovat saaneet lisää matkustajia. Ruotsin pää juna operaattori SJ raportoi noin 10 prosentin noususta liikematkustajien kohdalla ensimmäisten kolmen kuukauden aikana vuoden alusta. Snälltåget yhtiön liikennöimällä reitillä Tukholman ja Malmön välillä on matkojen määrä kasvanut 27 prosenttia. MTR Express kertoo matkamäärien kasvaneen Tukholma-Göteborg reitillä, jota he liikennöivät. Lehti arvelee, että juna matkustuksen lisääntymisen taustalla on huoli ilmastonmuutoksesta (Magnusson 2019). Junamatkustuksen suosion kasvaminen näkyy myös Interrail matkojen suosiossa. Interrail lippujen myynti on kaksinkertaistunut vuoteen 2018 verrattuna. Interrail liput mahdollistavat matkustaminen junalla Euroopan sisällä useiden päivien ajan. SilverRail yhtiö kertoo lippujen myynnin nousseen 85% vuoden 2019 ensimmäisen seitsemän kuukauden aikana. Yhtiön myynneistä vastaava esimies, Jonas Falk uskoo myynnin kasvun jatkavan kasvamistaan ja jopa viisinkertaistumaan tulevien vuosien aikana. Falk uskoo, että myynnin kasvaminen ei johdu pelkästään lentohäpeästä, vaan junamatkustuksen kokemisesta osana matkaa ja itse elämystä. (The Local 2019.)

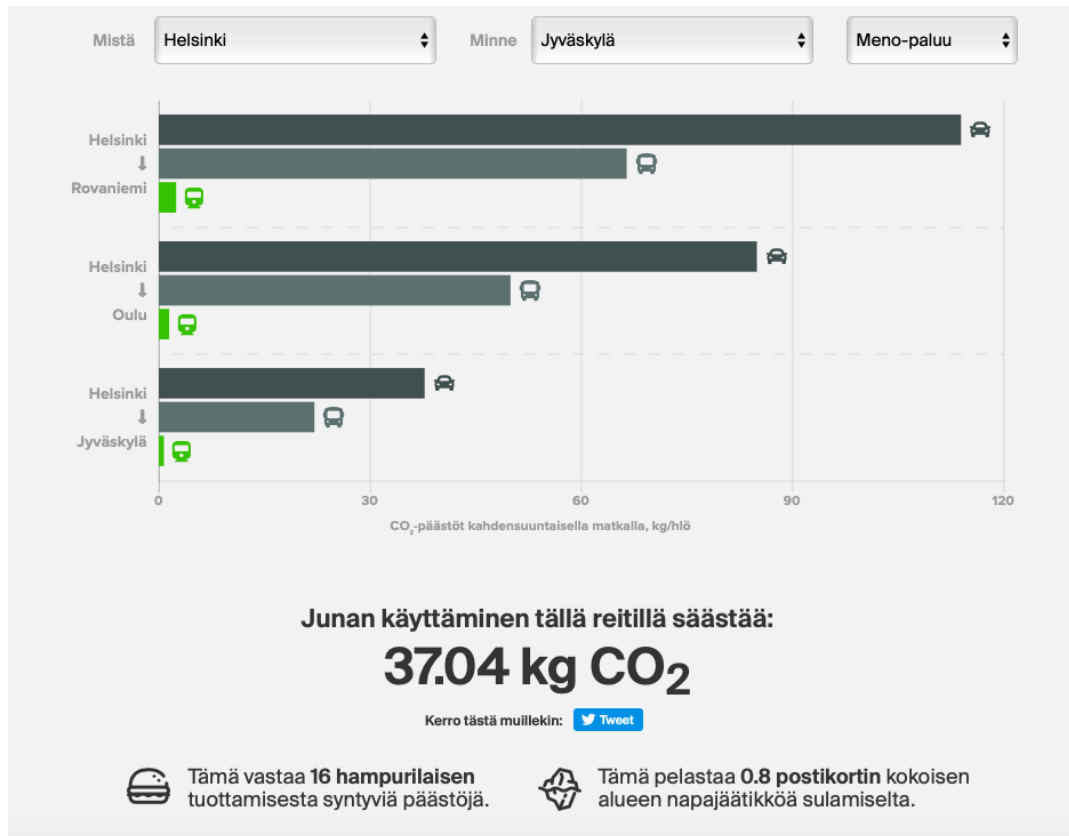
Ruotsin hallitus suunnittelee investoivansa 50 miljoonaa kruunua vuoden 2019 aikana yöjunalla matkustamiseen Euroopan kohteisiin. Vielä ei ole varmaa, mistä Euroopan kaupungeista on kysymys. Tavoitteena on yöjuna mahdollisuudet useisiin eri Euroopan kaupunkeihin. Ruotsi haluaa tukea näin ilmastonmuutosta, rakentaa vahvan yhteiskunnan ja saavuttaa tavoitteen tulla maailman fossiilittomaksi hyvinvointimaaksi. Ympäristöasiat

koskettavat yhä useampaa ihmistä ja ihmiset haluavat pystyä matkustamaan kuormittamatta ilmastoa ja ympäristöä sekä työmatkoilla että lomamatkoilla. (Regeringskansliet 2019.)

Suomessa junaliikenne on ollut myös kasvussa. Viime vuonna Suomessa tehtiin 87,5 miljoonaa junamatkaa. Se on enemmän kuin kertaakaan 1990 vuoteen ulottuvien tilastojen aikana. Kasvu selittyy suurimmaksi osaksi lähiliikenteen kasvulla. Kuitenkin myös kaukoliikenteen matkamäärät ovat olleet nousussa ja kasvaneet tasaisesti 2016-2018 välisenä aikana. VR on kertonut kotimaan kaukoliikenteen kasvaneen 7,9 prosenttia tammi-kesäkuussa 2018 vuoteen verrattuna. VR:n myyntijohtaja Salla Ketola mainitsee reittitarjonnan kehittymisen ja hinnoittelun lisäksi ympäristöystävällisen asennemuutoksen olevan iso syy junamatkustuksen lisääntymiseen minkä myötä lentokoneella tehtävät matkat ovat vaihtuneet junamatkoihin (Westren-Doll & Laitinen 2019). Vuoden alusta kotimaan kaukoliikenteen junamatkustus on kasvanut 8 prosenttia verrattuna vuoteen 2018. Elokuussa junamatkailu kasvoi 10 prosenttia viime vuoden elokuuhun verrattuna. Matkoja tehtiin 1,2 miljoonaa (VR Group 2019a). Syyskuussa suomen sisäisten junamatkojen määrä kasvoi 13 prosenttia. Matkoja tehtiin 1,2 miljoonaa. (VR Group 2019b.)

VR kertoo sivuillaan, että junalla matkustus vähentää hiilidioksidipäästöjä 98 prosenttia yksityisautoiluun verrattaessa. VR:n junista 95 prosenttia kulkee hiilineutraalisti ja tuottaa täten vähemmän hiilidioksidi päästöjä ja näin ollen kuluttaa myös vähemmän energiaa verrattuna muihin liikennemuotoihin. VR on sitoutunut parantamaan energiatehokkuutta junaliikenteessä 20 prosentilla vuoden 2020 loppuun mennessä. VR:n aikomuksena on nostaa uusiutuvan energian käyttö konserninenergiankulutuksesta yli 70 prosenttiin. (VR 2019.)

Kuten kuvasta 2 havaitaan VR: sivuilla voi itse laskea kuinka paljon hiilidioksidipäästöjä pystyy vähentämään suosituilla reiteillä valitsemalla junalla matkustamisen auton tai linja-auton sijasta. Päästölaskuri kertoo yhden henkilön vaikutuksen menopaluu matkalle. (VR 2019.)



Kuva 2. Kuinka paljon säästäisit hiilidioksidipäästöjä junailemalla? (VR 2019)

EU:ssa on hyväksytty direktiivi, joka edistää puhtaiden ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Direktiivi hyväksyttiin kesäkuussa ja sen on tarkoitus tulla voimaan 2021 kesällä. Päästötön joukkoliikenne kehittyy jatkuvasti ja direktiivin myötä sähköbussien ja biokaasubussien kysyntä tulee kasvamaan merkittävästi. HSL:n tavoitteena on, että vuoteen 2025 sähköbusseja olisi käytössä kolmasosa koko linjastosta. Kaiken kaikkiaan HSL:llä on liikenteessä 1500 autoa. Biokaasubusseja ei ole vielä Suomessa käytössä monia ja sen kysyntä on vasta kasvamassa. Ruotsissa biokaasubusseja on käytössä pari tuhatta. HSL:llä on käytössä jo useita sähköbusseja liikenteessä. (Heikkilä 2019.)

Sähkömoottorit ovat tulevaisuudessa käytössä myös julkisen liikenteen ajoneuvoissa. Sähkömoottoreissa on hyvää niiden energiatehokkuus ja ne ovat käytännössä myös päästöttömiä. Sähköbusseihin siirtymistä on mietitty jo pitkään vuodesta 2012 lähtien. Sähköbusseja on käytössä Helsingin seudun joukkoliikenteessä kolmekymmentä kappaletta. Sähköautot ovat viisi prosenttia koko kalustosta. Sähköbussi kuluttaa energiaa neljäsosa dieselbussiin verrattuna. Sähköautoissa ongelmana on akkujen kestävyys ja hinta. Yhden sähköbussin hinnalla saa kaksi dieselbussia. Sähköbusseissa kuitenkin akkujen ongelma ei ole niin iso, koska välimatkat ovat lyhyempiä. (Kosonen 2019.)

Sitran asiantuntijat kannustavat arjen ilmastotekoihin ja muistuttavat, että pyöräileminen ja käveleminen ovat päästöttömiä liikkumisen tapoja (Lamminen 2018). Omissa valinnoissa voi vaikuttaa kuinka paljon päästöjä autoilusta syntyy. Uusi vähän kuluttava pieni auto on ilmastolle parempi. Taloudellinen ajaminen säästää polttoainetta noin 5-15 prosenttia. Autolla asioidessa kannattaa hoitaa mahdollisimman moni asia samalla kertaa, jotta autoa ei tarvitse käyttää usean pienen asian hoitamiseen erikseen. Kimppakyydit vähentävät päästöjä matkustajaa kohti. Automatkan voi myös yhdistää julkisen liikenteen välineiden kanssa, mikäli bussipysäkille tai juna-asemalla on pitkä välimatka. (Ilmasto-opas 2019.)

Laman jälkeen vuonna 1990 liikenteen päästöt kasvoivat nousujohtoisesti aina vuoteen 2007 saakka. Sen jälkeen liikenteen päästöt ovat olleet laskussa, mikä johtuu ajoneuvojen energiatehokkuudesta ja biopolttoaineista. Päästöjä voidaan vähentää käyttämällä biopolttoaineita ja sähköautoja. Ratkaisevampi rooli on sähköistämällä päästöjen vähentämiseen, sillä biopolttoainetta ei ole vielä saatavilla riittäviä määriä autoihin. Sähköauton hiilidioksidipäästöt on laskettu olevan noin 21g/km, joka on viidesosa polttomoottoriauton päästöistä. Sähköauton valmistukseen kuluu kuitenkin enemmän päästöjä kuin polttomoottoriauton valmistukseen. (Ilmasto-opas 2019.)

3 Hiilijalanjälki

Hiilijalanjälki on tuotteen, palvelun tai toiminnan aiheuttamaa ilmastokuormaa. Ilmastokuormitus lisää kasvihuonekaasuja ja aiheuttaa ilmastonmuutosta. Ilmastokuorma tarkoittaa sitä, kuinka paljon kasvihuonekaasuja syntyy tuotteen tai toiminnan elinkaaren aikana. Kun hiilijalanjälkeä lasketaan, otetaan siinä huomioon koko tuotteen elinkaari. Useimmiten hiilijalanjälki ilmoitetaan hiilidioksidiekvivalenteina (Co₂eq), mikä on kasvihuonekaasujen yhteenlaskettu määrä. (WWF 2019).

Hiilijalanjälki voidaan jakaa kahteen eri ryhmään, suoriin päästöihin ja epäsuoriin päästöihin. Suoria päästöjä ovat esimerkiksi autolla ajaminen. Epäsuoria päästöjä ovat esimerkiksi kaukaa tulevien vaatteiden ostaminen, niiden valmistuksen ja kuljetuksen päästöt lasketaan myös osaksi epäsuoria päästöjä (Co₂nensus 2019; Ympäristöosaava 2019). Suurimmat päästöt syntyvät ravinnosta, liikkumisesta ja asumisesta. Hiilijalanjälki näkyy kaikessa toiminnassa kuten liikenteessä, omalla lautasella ja sähkölaskussa. Näin ollen hiilijalanjälki pystytään laskemaan oikeastaan kaikelle toiminnalle. (Kentala-Lehtonen 16.10.2018.)

Hiilijalanjäljen laskemiseen on olemassa useita eri laskureita. Laskureissa on mahdollista laskea oma henkilökohtainen hiilijalanjälki. Hiilijalanjäljen laskemisessa otetaan huomioon henkilökohtaisessa kulutuksessa syntyneet kasvihuonekaasut. Näitä ovat asuminen, syöminen, liikkuminen ja muut tavaroista ja palveluista aiheutuneet kasvihuonekaasut. Laskurit auttavat hahmottamaan omaa hiilijalanjälkeä ja lisäävät tietoisuutta omista valinnoista ja kulutuksesta ja kuinka ne vaikuttavat ilmastoon. Laskureiden avulla ihmiset pystyvät kiinnittämään enemmän huomiota omiin valintoihin ja ymmärtämään niiden seuraukset. (SYKE 2019a.)

Hiilijalanjäljen koko voidaan ilmoittaa myös grammoissa, kilogrammoissa tai tonneissa. Hiilidioksidiekvivalentti auttaa laskemaan kasvihuonepäästöjen ilmastoja lämmittäviä vaikutuksia. Tärkeimpiä kasvihuonekaasuja ovat hiilidioksidi, dityppioksidi, metaani ja otsoni. Kaikki äsken mainitut kasvihuonekaasut pystyvät sitomaan lämpöä ilmakehään. Vesihöyry luokitellaan myös kasvihuonekaasuksi. Vesihöyryn määrään ihminen vaikuttaa kuitenkin vähemmän ilmakehässä kuin edellä mainittuihin kasvihuonekaasuihin. (Optiwatti 05.03.2019.)

3.1 Lentomatustamisen hiilijalanjälki

Lentoala kasvaa nopeasti ja matkustajien määrän on ennustettu kasvavan 50 prosenttia seuraavan 20 vuoden aikana. Lentomatustamisella on suuret ilmastovaikutukset.

Kaupalliset lennot aiheuttavat noin 2,5 prosenttia maailmanlaajuisista hiilipäästöistä. Ilman konkreettisia toimia, tämä lukema jatkaa nousemistaan tulevaisuudessa, kun maailmanlaajuinen lentomat kustutus nousee (Rucinski, Ringstrom & Green 2019). Kun otetaan huomioon myös muut päästöt hiilidioksidipäästöjen lisäksi, niin voidaan sanoa, että lentoliikenteen päästöjen osuus ilmakehän lämmittämisessä on noin neljä prosenttia. (SYKE 2019b.)

Lentokoneiden moottorien pakokaasut sisältävät hiilidioksidia (CO_2) typen oksideita (NO_x) palamattomia hiilivetyjä HC, häkää (CO), vesihöyryä (H_2O), hiukkasia (PM) ja rikin oksideita (SO_x). (Finavia 2019c). Vesihöyryn osuus päästöistä on noin 30 prosenttia ja hiilidioksidin osuus noin 70 prosenttia. Vesihöyry syntyy palamisreaktiossa, mutta katoaa muutaman viikon aikana ilmakehästä. Muut päästöt ovat alle prosentin päästöistä (World Bank 2012, 31-32). Suihku- ja potkuriturbiinimoottoreissa polttoaineena toimii kerosiini eli lentopetroli. Palamisprosessissa yhdestä kilosta kerosiinia syntyy 3,16 kilogrammaa hiilidioksidia ja vesihöyryä syntyy 1,3 kilogrammaa. Muut päästöt vaihtelevat paljon riippuen lennon eri vaiheista ja niihin vaikuttaa myös lentokoneen moottorin tyyppi ja koko. (Finavia 2019c.)

Hiilidioksidi lämmittää ilmakehää riippumatta lentokoneen korkeudesta. Lentoliikenteen suurin osa päästöistä tapahtuu 10-12 kilometrin korkeudessa. Moottoreissa esiintyvät muut päästöt kuten rikin oksidit, typen oksidit, hiukkaset, hiilivedyt ja häkä välillä lisäävät ja laskevat ilmakehässä lämmittävää vaikutusta. Ihmisen tuottamista päästöistä noin 3 prosenttia aiheutuu typenoksidipäästöistä O_3 . Palaminen on puhdasta ja polttoaine ei sisällä rikkiä paljon, jonka takia muiden päästöjen kuten rikkioksidien ja hiukkasten syntyminen jää vähemmälle. Hiukkaset lisäävät pilvien muodostumista ja vaikuttavat positiivisella tavalla. Sulfaattihiukkaset taas viilentävät ilmakehää. Sulfaattihiukkaset muodostaa rikkioksidia. (Finavia 2019c.)

Pitkällä lentomatalla voidaan puhua, että lentokone kuluttaa polttoaineita 3 litraa per matkustaja per 100 kilometriä, koneen ollessa täynnä. Lyhyemmällä matkoilla suihkumatkustajakone kuluttaa 3-5 litraa polttoainetta per matkustaja per 100 kilometriä, koneen ollessa täynnä. Polttoaineen kulutus on vähentynyt istuinta kohti 70 prosenttia viimeisten 40 vuoden aikana. Myös rahdin määrä vaikuttaa kulutuksen laskemiseen ja silloin kulutukset ovat pienemmät matkustajakilometriä kohden. (Finavia 2019c.)

Lennot aiheuttivat maailmanlaajuisesti 859 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä vuonna 2017. Suomen kotimaan lentoliikenteen CO_2 -päästöt olivat 0,2 miljoonaa tonnia ja Suomen koko kotimaisen liikenteen CO_2 -päästöt 12 miljoonaa tonnia. Fossiilisten polttoaineiden CO_2 päästöjen määrä oli Suomessa vuonna 2016 40 miljoonaa tonnia.

Kasvihuonepäästöjen yhteispäästöt olivat 59 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia. (Finavia 2019c.)

Hiilidioksidipäästöjen laskemiseen on kehitetty päästölaskureja. Päästölaskureilla voi laskea matkakohteiden välisten lentojen hiilidioksidipäästöjä ja vertailla niitä eri kohteiden välillä. Laskurien lukemat vaihtelevat sen mukaan onko laskurissa otettu huomioon rahtia, matkustajien painoa, lentokonetyyppiä ja kuinka taustatiedot eroavat laskureiden välillä. Lentoyhtiöillä on sivuillaan laskureita, joissa he hyödyntävät omia polttoainetietojaan. Laskurit perustuvat usein julkisiin tietoihin, joita käytetään hyödyksi laskureissa (Finavia 2019c). Finnairin päästölaskurin laskemat perustuvat todellisiin matkustaja-, rahti- ja polttoainekulutustietoihin edelliseltä tilivuodelta. Laskurissa on otettu huomioon kaikki konetyypit, joilla Finnair lentää kyseisiä reittejä. Kulutettu polttoaine lasketaan suhteessa rahdin ja matkustajien painoon jokaista lentoa kohden. Laskurista näkee polttoaineen kulutuksen per matkustaja. Tiedot tarkistetaan ja päivitetään neljä kertaa vuodessa. (Finnair 2019b.)

Lentoyhtiöt eivät joudu maksamaan lentokoneiden polttoaineesta veroa. Syynä tähän on 1944 vuonna solmittu Chicagon sopimus. Sopimuksessa 52 maata sopi lentoliikenteen verovapaasta polttoaineesta. Sopimus tulisi kumota, jos halutaan vähentää päästöjä, eikä tukea päästöjä aiheuttavaa matkustusmuotoa. Lentoliikenteen verohelpotus aiheuttaa hintakilpailua junaliikenteen kanssa. Junaliikenne ei saa lentoliikenteen tapaan verovapaata sähköä. (Westren-Doll & Laitinen 2019.)

Ilmailuala on ilmoittanut vähentävänsä hiilipäästöjä. IATA, kansainvälinen ilmakuljetusliitto, teki veloitteen vuonna 2009, että koko lentoliikenne toimiala puolittaisi päästöt vuoteen 2050 mennessä suhteessa vuoden 2005 lukuihin. IATA:n edustaja Chris Goater kertoo, että tavoite on kunnianhimoinen ja heillä on suuri vastuu ja isoja haasteita asian kanssa (Conboye & Hook, 2019). Kestävän polttoaineen käyttäminen vaikuttaisi yksinään laajinten päästöjen laskemiseen. Jokaisen lennon päästöt vähenisivät noin 80 prosenttia, kertoo IATA. (Rucinski, Ringstrom & Green 2019.)

SAS on kertonut vähentävänsä päästöjä 25 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja ottavansa käyttöön biopolttoaineen sisäisillä lennoilla. IAG, jonka omistuksessa ovat British Airways ja espanjalainen Iberia, on luvannut investoida 400 miljoonaa vaihtoehtoisten polttoaineiden kehitykseen 20 vuoden ajanjaksolle. United Airlines on kertonut käyttävänsä 2 biljoonaa vuosittain polttoaine tehokkaisiin lentokoneisiin ja he tekevät yhteistyötä biopolttoaine tuottajien kanssa. (Conboye & Hook, 2019.) Halpalentoyhtiöt kuten Ryanair, easyJet ja Wizz Air huomauttavat, että heidän lentonsa ovat tehokkaimpia, kun tarkastellaan hiilidioksidipäästöjä per matkustaja ja per kilometri.

Päätelmät perustuvat siihen, että heillä on uusia polttoainetehokkaita koneita, ei ykkösluokan palveluita ja lentokoneet ovat useimmiten täynnä. Kuitenkin kaiken kaikkiaan päästöt halpalentoyhtiöille ovat suuret. Viime vuoden EU data paljasti, että Ryanair on Euroopan kymmeneksi suurin saastuttaja 2018. Muut yhdeksän listalla olivat voimalaitoksia. (Conboye & Hook, 2019.)

3.2 Vastuullisempi matkustaminen

Kansainvälinen matkailu on etuoikeus, ei perusoikeus. Kaikkiin elämän etuoikeuksiin liittyy kuitenkin tiettyjä luontaisia vastuita. Matkustamisella on vaikutus luontoon ja ympäristöön. Luonto ja ympäristö ei ole kuitenkaan kulutustuotteita ja jokaisen tulisi niin yksilöiden kuin yritystenkin ottaa yhteinen vastuu ja kunnioittaa, arvostaa ja suojella maailmaa, sen ympäristöä ja luontoa (Lim & Flagerthy 2018, s. 88-91). Jokainen voi vaikuttaa näihin asioihin omilla teoillaan ja valinnoillaan. Tekojen ei tarvitse olla suuria, vaan ihan jokapäiväisen elämän pienet teot vaikuttavat. Pieniä tekoja voi olla koralliyöstävällisen aurinkorasvan käyttäminen, roskien laittaminen roskakoriin, veden säästely, pyyhkeiden ja lakanoiden käyttäminen useamman päivän ajan ja energian säästäminen. Matkailusta on paljon hyötyä paikallisille, mutta se myös kuormittaa samalla paikallisia resursseja. Valitsemalla isojen hotelliketjujen sijasta majoittumisen paikallisten majoitusliikkeissä, ravintoloissa tai ruokakojuilla, on suurempi todennäköisyys, että rahat jäävät paikallisten hyväksi. (Kilroy 2019.)

On monia asioita, joihin voi itse vaikuttaa mahdollistamalla vastuullisempaa matkailua. Aina ei tarvitse lähteä kaukomatkoille tai pois kotimaasta. Kotimaassa on paljon nähtävää ja koettavaa. Raide- ja tieverkostot ovat laajat ja niitä kannattaa hyödyntää. Jos valitsee lentämisen, niin kannattaa valita aina suurin reitti. Sesonkien ulkopuolella matkustaminen hyödyttää paikallisia matkailualan yrittäjiä ja matkan hinnat ovat usein halvempia. Ympäristöön kohdistuvat paineet myös jakaantuvat tasaisemmin, kun matkustus jakautuu myös sesonkien ulkopuolelle. Kannattaa valita ravintoloita ja majoitusliikkeitä, jotka ovat ympäristömerkittyjä. Jousenmerkin tai Pohjoismaisen ympäristömerkin saava ravintola tai majoitusliike täyttää ympäristömerkinnän tiukat vaatimukset ja he pyrkivät seuraamaan ja vähentämään ympäristövaikutuksia jatkuvasti. Suomen lisäksi pohjoismainen ympäristömerkki on käytössä Norjassa, Tanskassa, Ruotsissa ja Islannissa. Paikallisten tuotteiden suosiminen lomakohteissa on tärkeää, jotta paikalliset hyötyvät turismista ja saavat tuloja itselleen. Kansainvälisten ruokaketjujen ja ravintoloiden suosiminen ei tuo tuloja paikallisille yrittäjille. (Mäki-Ullakko 2019.)

Matkailussa on tärkeää huomioida paikalliset ja arvostaa heidän kulttuuriansa ja kunnioittaa heidän tapojaan. Matkakohteessa on tärkeää muistaa kierrättää. Energian säästäminen on tärkeää ja olisi hyvä sammuttaa valot aina hotelli huoneesta poistuessa,

minimoida jätteiden käyttö mahdollisimman vähäiseksi, käyttää vettä säästeliäästi ja suosia ympäristöystävällisiä tuotteita. (Mäki-Ullakko 2019.)

Finnair kertoo, että jos jokainen matkustaja pakkaisi 1 kilon vähemmän, säästyneellä polttoaineella lentäisi 20 lentoa Tokioon. Finnair lentää vuodessa yli 130 000 lentoa. Finnairin viestinsä- ja yhteiskuntavastuujohtaja Arja Suominen haluaa muistuttaa ihmisiä siitä, että suorat lennot ovat parempia, koska nousut ja laskut kuluttavat polttoainetta. Koneiden painoa pyritään saamaan alas erilaisin keinoin, esimerkiksi Finnairin koneessa käyttämät Marimekko-astiat painavat 15 prosenttia vähemmän kuin normaalissa käytössä olevat samat astiat, myöskin uusien koneiden hankinnassa kiinnitetään huomiota painonsäästöön. (Ziemann 2019.)

Hollantilainen lentoyhtiö KLM on lanseerannut ilmastokampanjan, jonka tarkoitus on vähentää ilmastovaikutuksia, jotka lentomatkestus aiheuttaa ja samalla tarjota keinoja, joilla voi lieventää lentämisestä aiheutunutta häpeää. Kampanja on nimeltään Fly Responsibly ja se on lanseerattu 29. kesäkuuta 2019 (KLM 2019a). Kampanja kertoo mitä KLM tekee kestävämmän lentomatkestuksen eteen, miten voi itse vaikuttaa asiaan ja mitä alalla voidaan tehdä kestävämmän lentomatkestuksen edistämiseksi. KLM lentoyhtiö käyttää ateriapalvelussaan vastuullisesti tuotettuja pääraaka-aineita, vanhat univormut jatkavat elämää matkustamon mattoina ja koneissa kierrätetään jopa 14 eri jätetyyppiä (KLM 2019b). Itse voi vaikuttaa esimerkiksi pakkaamalla kevyemmin, joka kuluttaa polttoainetta vähemmän. Valitsemalla ekoystävällisempiä majoitusvaihtoehtoja. Suosia videopuheluita kasvotusten tapaamisten sijaan ja tutkia lentoyhtiöiden kestävyyttä. KLM kehottaa kampanjassa ihmisiä tutustumaan muihin matkestusvaihtoehtoihin ja kannustaa ihmisiä valitsemaan kestävä vaihtoehdon lyhyiden etäisyyksien kulkemiseen. ”Tiesitkö, että matka Amsterdamista Brysseliin kestää lentäen kauemmin kuin junalla?”. (KLM 2019c.)

3.3 Ilmastokompensaatio

Ilmastokompensointi tarkoittaa vastuun kantamista ilmastohaitasta, jota oma toimintamme aiheuttaa. Organisaatiot ja yritykset kompensoivat aiheuttamiaan hiilidioksidipäästöjä pienentämällä päästöjä jossakin muualla. Päästöjä kompensoidaan, kun niiden vähentäminen ei ole mahdollista tai se tulee liian kalliiksi omassa yrityksessä tai organisaatiossa. Tavoitteena hankkeissa on hiilineutraalius, joka tarkoittaa sitä, että toiminta ei vaikuta ilmaston lämpenemiseen. (Nordicoffset 2019.)

Maksamalla ilmastokompensaatiota, henkilö voi hyvittää aiheuttamansa hiilidioksidipäästöt, jolloin päästöjä ei pääse syntymään muualla. Tällöin ihminen on

hyvittänyt omat päästönsä Tämä ei kuitenkaan poista jo aiheutettuja päästöjä, vaan ehkäisee ja hyvittää päästöjä tulevaisuudessa. Yhtenä kompensointireittinä on puhtaan kehityksen mekanismi CDM. Näitä ovat erilaiset uusiutuvan energian tai kestävän maan- ja metsienkäytön edistämishankkeet kehitysmaissa. (Lahti 2019.)

Ilmastotietoisuuden seurauksena kompensointipalvelut ovat lisääntyneet. Yritykset, järjestöt, ja kuluttajat haluavat kompensoida hiilidioksidipäästöjään maksamalla siitä hyvitysmaksua. Hyvitysmaksuista on syntynyt markkinarako ja se lisääntyy Suomessa koko ajan. Kuluttajat näkevät ilmastonmuutosta koskevia uutisia ja ohjelmia päivittäin ja se vaikuttaa kuluttajien tietoisuuteen ilmastonmuutoksesta. Tietoisuuden takia kuluttajat myös vaativat yrityksiltä ilmastotietoisempia valintoja. Kritiikiltä ei ole kuitenkaan vältytty ja pohditaan sitä, että voiko ihminen ostaa omantuntonsa puhtaaksi tekemättä kuitenkaan lainkaan päästövähennyksiä. Kompensaatiossa hyöty haitta suhde on nolla. Saman verran mitä tuotetaan päästöjä, vähennetään toisaalla. Kompensaatiosta tulee ongelma, jos ihmiset jatkavat kulutusta nykyiseen tapaan ja hyvittävät omantunnon maksamalla kompensointimaksuja. Ilmastonmuutokseen ei kuitenkaan tule muutosta, jos päästöjä vain siirrellään paikasta toiseen ja kulutus pysyy samana. Tarkoituksena olisikin ensin vähentää päästöjä mahdollisimman paljon ja ne päästöt, joita ei ole vielä mahdollista leikata, voidaan kompensoida. (Viljanen 2019.)

Päästöjen hyvittäminen ei saa vaikuttaa yritysten päätöksiin leikata omia päästöjään. Päästöjen kompensointi on kuitenkin parempi vaihtoehto kuin olla hyvittämättä päästöjä lainkaan. Päästöjen kompensointia voi lisätä viherpesun mahdollisuutta tai muuttua anekaupaksi. Kompensaatiokohteiden laatu vaihtelee ja onkin vaikea löytää oikeita hankkeita, joissa päästöjen hyvitys oikeasti tapahtuu. Kompensaatio on saanut osakseen kritiikkiä myös siitä, että eri toimijoiden ja eri kompensointiprojektien hinnat vaihtelevat runsaasti. Päästöhyvityksen myyjät saavat itse päättää päästöjen kompensoinnin hinnoista. (Lahti 2019.)

3.4 Ilmastokompensoidut valmismatkat

Matkanjärjestäjät ovat alkaneet kiinnittämään enemmän huomiota ympäristön kuormitukseen ja tarjoavat ilmastokompensoituja valmismatkoja. Tjäreborg matkatoimisto on alkanut hyvittämään lentopäästöjä. Tjäreborg investoi hankkeisiin, joiden kautta pystytään vähentämään päästöjä mitä lennoista aiheutuu. Kompensoinnissa otetaan huomioon hiilidioksidipäästöjen lisäksi kaikki kasvihuonekaasut. Tjäreborg hyvittää kaikkien matkustajien osalta lentopäästöt. Tjäreborg on aloittanut lentojen kompensoinnin 29.4.2019 alkaen. Matkojen kompensointi ei aiheudu matkustajille lisäkustannuksia. (Tjäreborg 2019.)

Tjäreborg on laajentanut ilmastokompensaation kattamaan myös heidän Sunwing Family Resort, O.B.C, Sunwing ja Sunprime hotellien konseptihotellit ja myös kaikki lentokenttäkuljetukset lentokentän ja hotellien välillä. Tjäreborgin ilmastokompensaatio projektit tukevat muun muassa vesihuoltohankkeita Gambiassa ja Itä-Afrikassa, uusiutuvaa energiaa Sri Lankassa, Intiassa ja Turkissa ja auttavat istuttamaan puita Espanjaan. (Tjäreborg, 2019.)

TUI matkatoimisto on alkanut myöskin kompensoimaan päästöjä. TUI kompensoi omien lentoyhtiöiden polttoaineen kulutuksesta, hotellien sähkönkulutuksesta, lämmityksestä ja ajoneuvojen polttoainekulutuksesta aiheutuvat kasvihuonekaasut. TUI on päättänyt alkaa kompensoimaan päästöjä, koska matkustaminen kuormittaa ympäristöä. TUI haluaa parantaa matkailun myönteisiä vaikutuksia ja samalla sitoutua vähentämään lomien ympäristövaikutuksia. (TUI 2019.)

TUI on aloittanut matkojen kompensoinnin 1.5.2019, koskien TUI:n omia lentokoneita. Matkustajan täytyy lentää TUI fly tai TUI Airwaysin lennolla ja majoittautua heidän hotellissaan, jotta kompensaatio tapahtuu. TUI kompensoi pohjoismaalaisten asiakkaiden energiankulutuksesta johtuvat päästöt TUI Hotels and Resorts hotelleissa, Blue Star -hotelleissa sekä kansainvälisissä hotelli konsepteissa. TUI Pohjoismaissa on investoinut eri hankkeisiin Thaimaassa, Vietnamin ja Intiassa, jotka tuottavat energiaa auringosta, vedestä, tuulesta ja biokaasusta. Projektit edistävät myös erilaisia työmahdollisuuksia, koulutusta ja paikallisen infrastruktuurin kehittymistä kyseisissä maissa. (TUI 2019.)

3.5 Henkilökohtaisen hiilijalanjäljen kompensointi

Suomessa noin 70 prosenttia kaikista kasvihuonekaasupäästöistä johtuu itsestämme ja omista valinnoistamme. Kasvihuonepäästöt syntyvät siitä, miten liikumme, asumme, ostimme ja syömme. Arjen teoilla onkin iso vaikutus päästöjen vähentymiseen. Jos yksi ihminen vaihtaa auton julkisiin, kuten linja-autoihin, juniin, kimpakyyteihin tai kaupunkipyöriin hiilijalanjälki pienenee kuusi prosenttia. Kun tarkastellaan tätä samaa isommassa kaavassa niin, jos miljoona suomalaista tekisi samalla tavalla, niin säästyy 56 000 asukkaan hiilijalanjälki. (Sitra 2019b.)

Lentämällä lyhyempiä matkoja Eurooppaan kaukokohteiden sijasta säästää sekä rahaa ja hiilijalanjälki pienenee samalla. Hiilijalanjälki pienenee jopa 11 prosenttia, jos valitsee matkakohteeksi Malagan Thaimaan sijasta. Pidempien matkojen tekeminen useiden lyhyiden matkojen sijasta pienentää hiilijalanjälkeä 14 prosentilla. Säästöjä tulee etenkin polttoainekustannuksista. Suomessa on paljon näkemistä ja usein lomamatkat kohdistuvat

aina kotimaan ulkopuolelle. Viikon kaukoloman korvaaminen kotimaan lomalla kerran vuodessa pienentää hiilijalanjälkeä noin 20 prosenttia vuodessa. (Sitra 2019b.)

Suomessa liikenne tuottaa noin 20 prosenttia kasvihuonepäästöistä. Valitsemalla biokaasun normaalin polttoaineen sijasta säästää rahaa, sillä biokaasun hinta on edullisempaa ja se on myös vakaampi markkinoilla. Biokaasua tarjoavia huoltoasemia ei vielä löydy kaikkialta ja ne onkin keskittynyt Etelä- ja Kaakkois-Suomeen. Siirtymällä biokaasuautolla ajamiseen voi ihminen vähentää omaa hiilijalanjälkeään 17,5 prosenttia vuodessa. Jos miljoona suomalaista tekee saman niin 175 000 henkilön hiilijalanjälki säästyy vuodessa. (Sitra 2019b.)

Suomessa biokaasua käytetään pääosin sähkön ja lämmön tuotantoon. Biokaasua on alettu käyttämään liikenteessä vähäpäästöisten polttoaineiden kysynnän lisääntyessä. Sitä käytetään myös kaasuliesien polttoaineena kotitalouksissa ja teollisuudessa. Biokaasua voidaan tehdä biojätteistä, jätevesistä, lannasta, teollisuuden sivutuotteista ja lähes kaikesta eloperäisestä materiaalista. (Gasum 2019.)

4 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksessa on perehdytty suomalaisten matkailijoiden näkemyksiin ja mielipiteisiin lentohäpeästä, päästöistä ja kompensoimisesta. Lentohäpeä on erittäin ajankohtainen puheenaihe tällä hetkellä ja sen takia haluttiin lähteä selvittämään, onko se vaikuttanut vielä suomalaisten näkemyksiin ja mitä mieltä suomalaiset ovat vastuullisesta matkailusta ja omasta hiilijalanjäljestään. Tämän opinnäytetyön tutkimusotteena toimi kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä.

4.1 Kvantitatiivinen tutkimusote

Tutkimusotteet voidaan jakaa kvantitatiiviseen eli määrälliseen menetelmään sekä kvalitatiiviseen eli laadulliseen menetelmään. Menetelmän valinta riippuu tutkittavasta ilmiöstä. Kvalitatiivinen tutkimuksen tarkoituksena on selvittää ilmiön eri tekijät ja miten ne vaikuttavat toisiinsa. Kvantitatiivisen tutkimuksen edellytyksenä on teorian käsitteleminen ja ilmiön tunteminen. (Heikkilä 2008, 16.)

Tämän tutkimuksen tutkimusotteeksi valikoitui määrällinen eli kvantitatiivinen menetelmä. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla yritetään saada vastauksia lukuihin ja prosentteihin liittyviin kysymyksiin. Tuloksia havainnollistetaan taulukoiden ja kuvioiden avulla. Kvantitatiivinen tutkimus edellyttää, että vastauksia saadaan riittävän suuri määrä, kun taas kvalitatiivisessa tutkimuksessa vastaajien määrä on suppea ja se on tarkkaan mietitty. (Heikkilä 2008, 16-17.)

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tiedon kerääminen itse on yleistä, sillä valmiit aineistot eivät aina vastaa tutkimuksen kysymyksiin sinällään ja tuo riittävästi tietoa tutkimuksen tarpeisiin. Tiedon keräämisen kanssa tulee ottaa huomioon tutkimuksen kohderyhmä ja valita parhaiten sopiva tiedonkeruumenetelmä omaan tutkimusongelmaan. Tietoa voi kerätä erilaisten internet kyselyiden, puhelinkyselyiden tai henkilökohtaisten kyselyiden avulla. Tutkimuksessa voi käyttää hyväksi myös muiden keräämiä tilastoja tai tietokantoja, mutta ne ovat harvoin sellaisenaan käytettäviä ja niitä joudutaan mukauttamaan omaan tutkimukseen sopiviksi. (Heikkilä 2008, 18.)

Tutkimusongelma toimii kvantitatiivisen tutkimuksen perustana. Pohditaan mitä tietoa tutkimusongelmaan tarvitaan, kuinka se hankitaan ja mistä se kerätään. (Kananen 2011, 21). Aineiston avulla saadaan vastaus tutkimuskysymyksiin, jotka johdetaan tutkimusongelmasta. Kysymykset muotoillaan ilmiötä kuvaavien teorioiden ja mallien mukaan. Näin ollen tutkimusongelman ja kysymysten muotoilu on tarkempaa ja samalla riippuvuus- ja vaikutussuhteet selventyvät. (Kananen 2011, 28.)

4.2 Kyselylomake

Kyselytutkimus on yksi eniten käytetyistä tiedonkeruumenetelmistä. Kyselylomakkeen avulla voidaan kerätä tietoa anonyymisti ja tehokkaasti. Kyselylomake sopii hyvin tiedon keräämiseen suhteellisen lyhyessä ajassa ja se mahdollistaa tutkimusaineiston keräämisen suurelta määrältä vastaajia. Tämä työ toteutettiin käyttämällä Webropol-työkalua, jonka sai käyttöön koululta. Webropol on alusta kyselyiden luomiselle. Kyselylomaketta luodessa pohdittiin tutkimusongelmia ja kuinka lomake vastaa näihin ongelmiin. Kysely haluttiin pitää napakkana ja tiiviinä, jotta kokonaisuus olisi vastaajille mahdollisimman selkeä (Heikkilä 2008, 47). Kyselyä käytettiin tiedonkeruumenetelmänä, jotta vastauksia saataisiin mahdollisimman suurelta joukolta lentomatikustajia, jotta tulokset olisivat mahdollisimman validit. Tulokset kuvailevat perusjoukon mielipidettä tutkittavasta asiasta ja antavat osviittaa tulevaisuutta ajatellen suomalaisten matkailutottumuksista.

Heikkilän mukaan strukturoituja kysymyksiä on helppo käsitellä ja vastaajat kokevat strukturoituihin kysymyksiin vastaamisen selkeämmäksi (Heikkilä 2008, 50-51). Tästä syystä kysymykset olivat yhtä avointa kysymystä lukuun ottamatta strukturoituja, jotta kyselyyn vastaajien ei tarvitse itse tuottaa vastauksia jokaiseen kysymykseen ja vastausten käsitteleminen on yksinkertaisempaa. Lopullinen kyselylomake koostui 11 kysymyksestä, joista yksi oli avoin kysymys (Liite1.) Yksi avoin kysymys haluttiin kuitenkin kyselylomakkeeseen mukaan, sillä haluttiin kuulla vastaajilta heidän omia mielipiteitään ja ajatuksia. Muut kysymykset olivat erilaisia monivalintakysymyksiä. Tulokset antavat realistisen kuvan matkailijoiden suhtautumiseen vastuullista matkailua ja lentohäpeää kohtaan.

Kyselylomaketta laadittaessa määriteltiin asteikko, jota haluaa tutkimuksessa käyttää. Vastaajan tulisi löytää asteikosta väittämä, joka vastaa omia arvoja ja ajatuksia, jotta tulokset olisivat mahdollisimman realistiset ja tulokset eivät vääristyisi. Tässä tutkimuksessa käytettiin viisiportaista Likertin asteikkoa, koska halusin ottaa mukaan myös vastausvaihtoehdoksi ”en osaa sanoa” vaihtoehdon. Tulin tähän päätökseen, koska lentohäpeä ei ole käsitteenä monelle vielä kovin tuttu ja kompensointi asiat ovat myös aika uusia ja vastaajilla ei välttämättä ole tarpeeksi kokemusta kysyttävistä asioista. Likertin asteikko sopii hyvin kyselyihin, joissa esitetään väittämiä. Asteikon ääripäät ovat yleensä ”täysin eri mieltä” ja ”täysin samaa mieltä”. (Heikkilä 2008, 53.)

Varsinainen kysely suoritetaan viikolla 44-45. Kysely on avoinna kahdeksan päivän ajan. Tavoitteena on saada yli 200 vastausta. Kysely suunnataan suomalaisille matkustajille,

koska tavoitteena on saada tietoa suomalaisten matkailijoiden mielipiteistä ja matkailupäätöksistä. Verkkokyselyä aiotaan testata muutamilla henkilöillä ennen sen lisäämistä internetiin ja muokata sitä saamien kehitysehdotusten perusteella. Muokkausten jälkeen on tarkoitus jakaa kyselyn linkki mm. eri Whatsapp ryhmiin, kahteen eri Facebook ryhmään ja omalle Facebook seinälleni. Facebook ryhmät ovat nimeltään Naistenhuone ja Nordic Travel & Lifestyle. Naistenhuoneella jäseniä on noin 172 000, kun taas Nordic Travel & Lifestyle ryhmässä jäseniä on noin 10 000. Ryhmät valikoituivat sillä perusteella, että saisin mahdollisimman paljon vastauksia kyselyyn, jonka takia valitsin naistenhuoneen ensimmäiseksi valinnakseni. Halusin kuitenkin saada vastauksia myös matkustelu ryhmästä, jonka perusteella valikoitui Nordic Travel & Lifestyle sivusto. Molemmat ryhmät ovat yksityisiä. Kun vastauksia on saatu tarvittava määrä, voidaan aloittaa tulosten analysoiminen. Analysoiminen tapahtuu Webropol- työkaluja avuksi käyttäen.

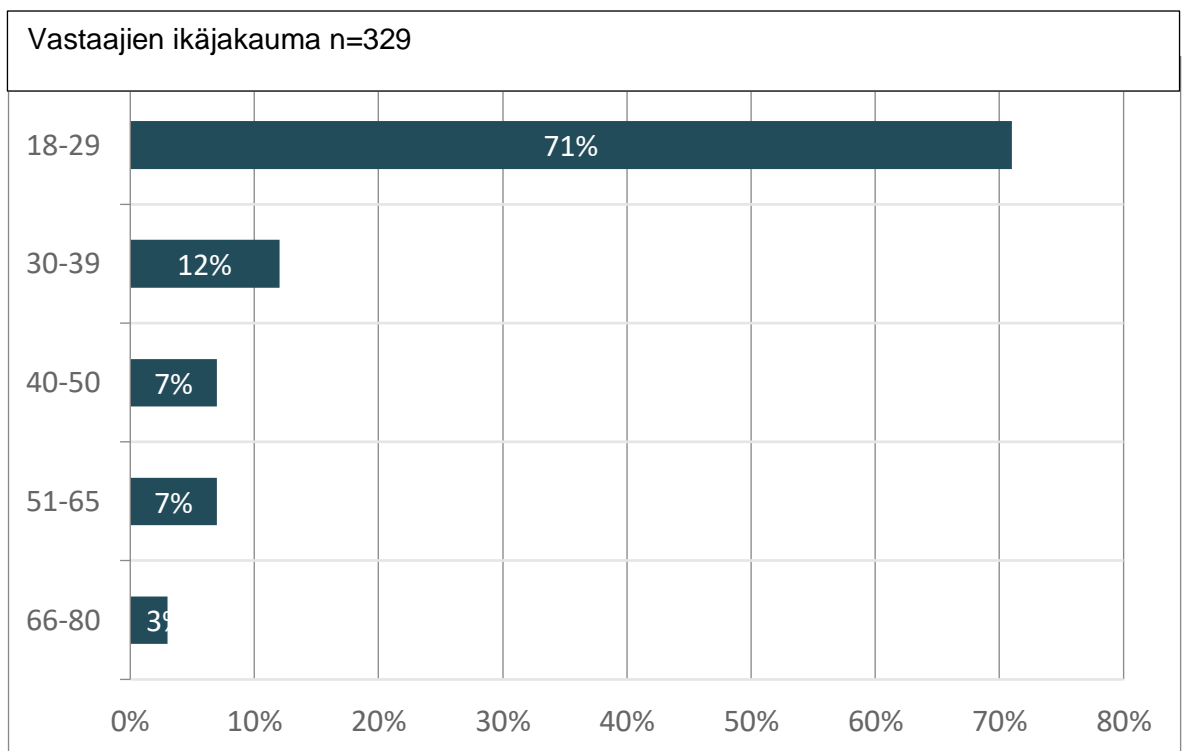
5 Tutkimustulokset

Tässä luvussa analysoidaan saatuja tutkimustuloksia. Kvantitatiiviseen tutkimusmenetelmään kuuluu tulosten havainnollistaminen erilaisten taulukoiden, kuvioiden ja kaavojen avulla. Tulosten havainnollistaminen visuaalisesti, auttaa ymmärtämään opinnäytetyön aineistoa paremmin. (Heikkilä, 2008, 16.)

Opinnäytetyötutkimus on toteutettu käyttämällä avuksi Webropol järjestelmää, jonka avulla laadittiin kyselylomake. Kyselylomake mahdollistaa mahdollisimman suuren otoksen saavuttamisen lyhyessä ajassa, jonka takia se valikoitui tiedonkeruumenetelmäksi tässä tutkimuksessa. Tuloksia analysoitiin myös käyttäen hyväksi Webropol järjestelmän raportointityökaluja. Tuloksia analysoitaessa huomio kiinnitetään vastaajien sukupuoleen, ikään ja matkustustottumuksiin, myös ristiintaulukointia käytetään hyväksi ikäryhmien, sukupuolen ja matkustustottumusten välillä.

5.1 Taustatekijät

Kyselyyn saatiin yhteensä 329 kappaletta vastauksia. Tutkimuksesta saatuja tuloksia ei voida kuitenkaan yleistää, koska otanta on kuitenkin aika pieni osuus suomalaisista matkailijoista. Tuloksista voidaan kuitenkin tehdä päätelmiä ja huomioita suomalaisten mielipiteistä ja matkailutottumuksista. Kaikki kysymykset olivat pakollisia, jotta saataisiin mahdollisimman paljon tietoa vastaajilta tarkasteltaviin kysymyksiin. Avoimen kysymyksen kohdalla suurin osa vastaajista kirjoitti kommentteja ja ajatuksia aiheesta. Kuitenkin muutama henkilö vastasi vain viivan tai pisteen avoimen kysymyksen kohdalle. Kyselylomakkeen linkki oli avoinna 8 päivää ja vastauksia tuli yhteensä 329 kappaletta. Kuten (kuvio 1) voidaan huomata vastaajista suurin osa 71% oli 18-29-vuotiaita, toiseksi suurin ikäryhmä oli 30-39-vuotiaita (12%), kolmanneksi suurin ikäryhmä oli 40-50-vuotiaat (7%), 51-65-vuotiaat (7%) ja loput 3% vastaajista oli 66-80-vuotiaita.



Kuvio 1. Vastaajien ikäjakauma

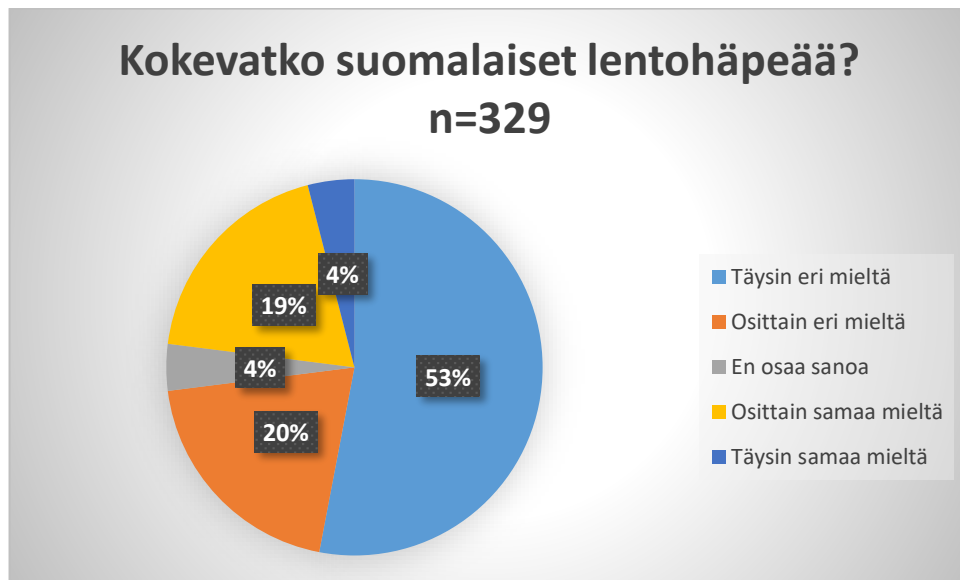
Kysely oli naispainotteinen ja vastanneista 86% oli naisia, 13% miehiä ja 1% vastaajista ei halunnut vastata kysymykseen. Opiskelijoita oli kyselyyn vastanneista 34%, töissä käyviä 56%, vastaajista 7% oli eläkkeellä, töissä käyviä opiskelijoita tai viettämässä välivuotta, työttömiä vastaajista oli 1% ja 2% vastanneista ei halunnut vastata kysymykseen.

Vastaajista suurin osa, 49% matkustaa lentokoneella keskimäärin 1-2 kertaa vuodessa. 25% vastaajista matkustaa lentokoneella keskimäärin 3-4 kertaa vuodessa, 12% 4-6 kertaa vuodessa keskimäärin ja yli 6 kertaa lentokoneella matkustavia oli kyselyyn vastanneista 14%. Miehet matkustavat kyselyn tilastojen mukaan enemmän kuin naiset. Kyselyyn vastanneista miehistä jopa 19% matkustaa yli 6 kertaa vuodessa, kun taas naisista sama määrä on 13%.

5.2 Lentohäpeä

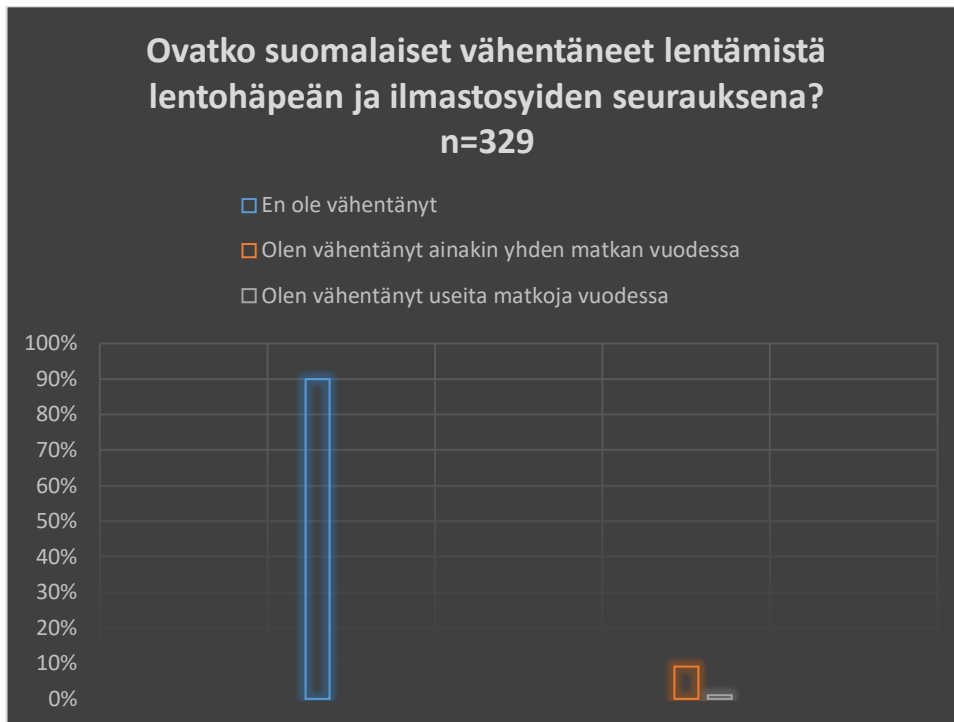
Kuten (kuvio 2) huomataan, vastaajista suurin osa ei koe lainkaan lentohäpeää (53%). 4% vastaajista ei osaa sanoa tunteeiko lentohäpeää vai ei. 19% vastaajista on osittain samaa mieltä asian kanssa ja 20% on osittain eri mieltä. Loput 4% vastaajista ovat täysin samaa mieltä ja kokevat lentohäpeää. Ikä haarukka vaikutti myös hieman tuloksiin. Eniten lentohäpeää tunsivat nuoret aikuiset 18-29-vuotiaat. He olivat ainoa ikäryhmä, joka vastasi kysymykseen, että ovat täysin samaa mieltä. Toiseksi eniten lentohäpeää tunsivat 51-65-vuotiaat. Vähiten lentohäpeää tunsivat 40-50-vuotiaat.

Miesten ja naisten välillä on vastauksissa hieman eroja. Miehistä 62% on sitä mieltä, että ei koe lentohäpeää lainkaan ja naisista sama prosentti on 52%. Miehistä osittain samaa mieltä oli vain 12% vastaajista, kun taas naisilla sama lukumäärä oli 21%. Kukaan kyselyyn vastanneista miehistä ei ollut täysin samaa mieltä ja 5% täysin samaa mieltä olivat kaikki naisia. Tästä voidaan päätellä, että naiset tuntevat enemmän lentohäpeää kuin miehet.



Kuvio 2. Suomalaisten lentomatikustajien kokemus lentohäpeästä

Seuraava kysymys käsitteli lentämisen vähentämistä lentohäpeän tai ilmastositien takia (kuvio 3). Suurin osa vastaajista ei ole vähentänyt lentämistä lentohäpeän tai ilmastositien takia (90%). Vastaajista 40-50-vuotiaat ja 51-65-vuotiaat olivat prosentuaalisesti suurimmat ikäryhmät, jotka eivät ole vähentäneet lentämistä lentohäpeän tai ilmastositien takia (96%).



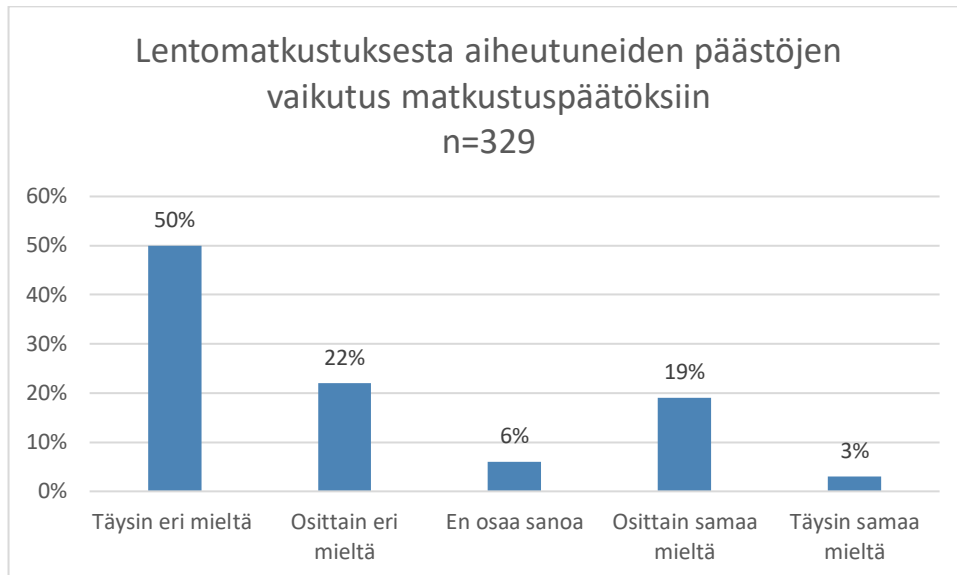
Kuvio 3. Suomalaisien lentomatkustuksen vähentyminen lentohäpeän ja ilmastoyiden takia.

Vastaajista 9% on vähentänyt ainakin yhden matkan vuodessa. 18-29-vuotiaat ja 66-80-vuotiaat olivat suurimmat ikäryhmät prosentuaalisesti, jotka ovat vähentäneet ainakin yhden matkan vuodessa. Vain 1% vastaajista on vähentänyt useita matkoja vuodessa. Miesten ja naisten välillä oli pientä eroa vastauksissa. Miehet ovat vähentäneet prosentuaalisesti naisia enemmän lentämistä vuodessa.

5.3 Päästöt ja kompensointi

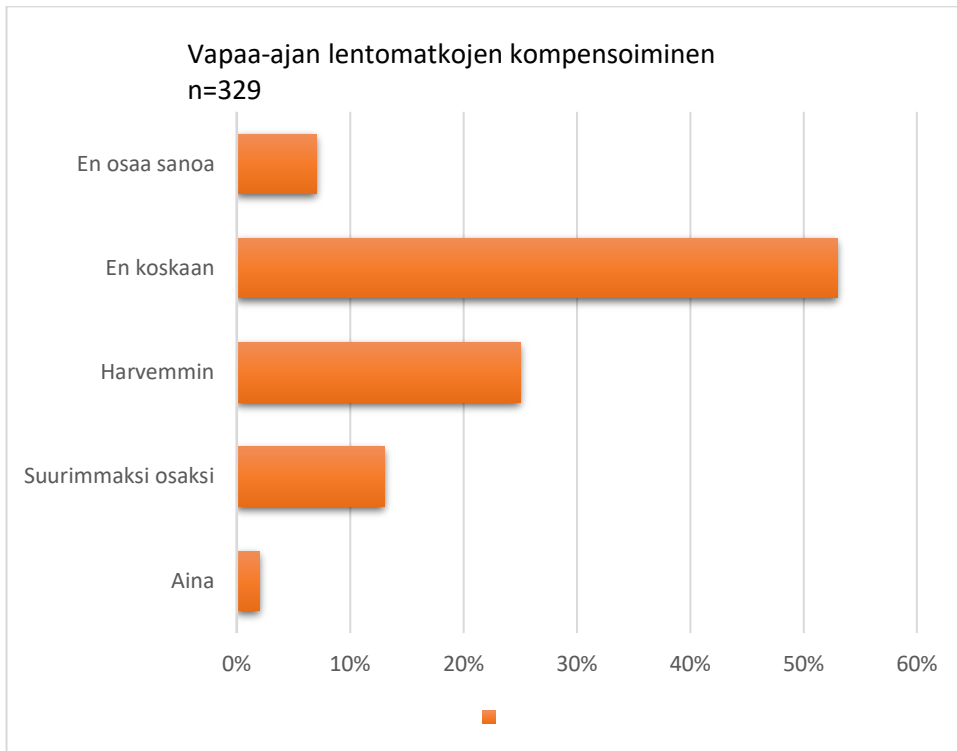
Vastaajista puolet on täysin eri mieltä, että lentämisestä aiheutuvat päästöt vaikuttavat heidän matkustuspäätöksiinsä. 22% on osittain eri mieltä, 19% osittain samaa mieltä, 6% ei osannut sanoa ja vain 3% täysin samaa mieltä (kuvio 4).

51-65-vuotiaiden matkustuspäätöksiin vaikutti eniten lentämisestä aiheutuvat päästöt. 4% vastanneista oli täysin samaa mieltä ja 21% osittain samaa mieltä. Vähiten samaa mieltä olivat 30-39-vuotiaat, 60% täysin eri mieltä ja 17% osittain eri mieltä ja 40-50-vuotiaat, 58% täysin eri mieltä ja 17% osittain eri mieltä. Miehet ovat 5% täysin samaa mieltä, että lentämisestä aiheutuvat päästöt vaikuttavat heidän matkustuspäätöksiinsä. Naisista 2% on täysin samaa mieltä. Kuitenkin 64% miehistä on täysin eri mieltä väitteen kanssa, kun taas naisista täysin eri mieltä ovat 48%.



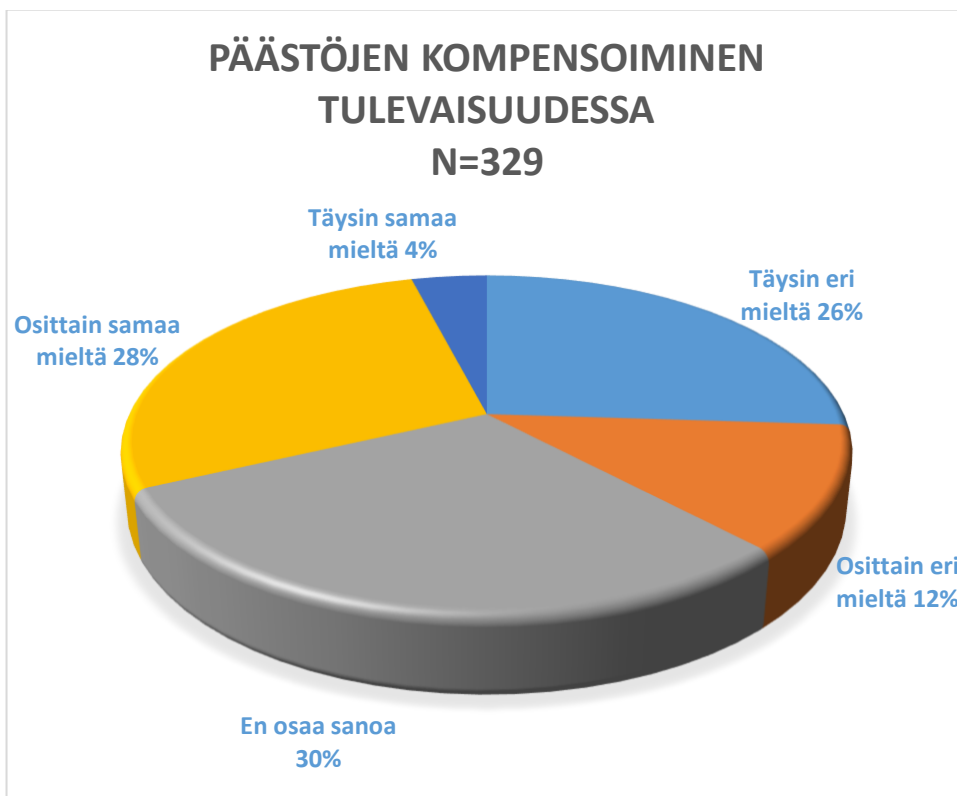
Kuvio 4. Lentomatkuksesta aiheutuneiden päästöjen vaikutus matkustuspäätöksiin

Tarkastellessa (kuvio 5) huomataan, että vapaa-ajan lentomatkan kompensoimiseen koskevaan kysymykseen 53% vastaajista vastasi, että ei ole koskaan kompensoinut vapaa-ajan lentomatkoihin. Harvemmin kyselyyn vastanneista oli 25%, suurimmaksi osaksi 13%, 7% ei tiennyt ja 2% kompensoi aina. Myönteisimmin kysymykseen vastannut ikäluokka oli 40-50-vuotiaat, heistä 4% vastasi, että aina hyvittää päästöt ja 17% hyvittää päästöt suurimmaksi osaksi. 66-80-vuotiaat hyvittävät vähiten päästöjä ja ovat vähiten tietoisia päästöistä, sillä 22% heistä vastasi, että eivät osaa vastata kysymykseen. Miehistä 64% vastasivat, että eivät ole koskaan kompensoineet vapaa-ajan lentomatkoihin ja 7% kompensoi päästöjä suurimmaksi osaksi. Naisista 2% kompensoi päästöjä aina, 14% suurimmaksi osaksi ja 51% ei ole koskaan kompensoinut päästöjä.



Kuvio 5. Vapaa-ajan lentomatkojen kompensoiminen

Seuraava kysymys koski päästöjen kompensointia tulevaisuudessa (kuvio 6). 30% vastaajista ei osannut sanoa, tulevatko jatkossa kompensoimaan päästöjä. Vastaajista vain 26% oli täysin eri mieltä, että ei aio jatkossa kompensoida päästöjään, 28% oli osittain samaa mieltä, 12% osittain eri mieltä ja 4% täysin samaa mieltä.



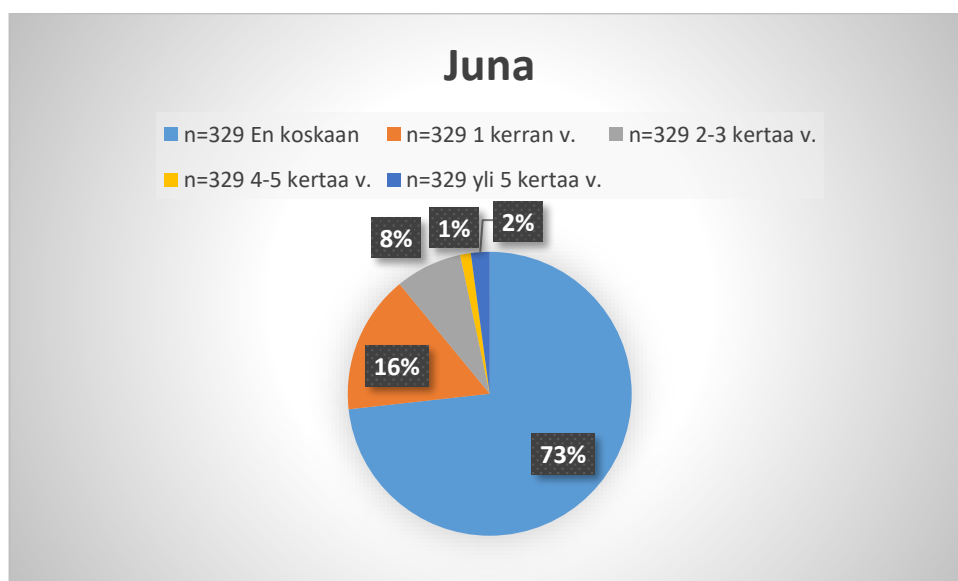
Kuvio 6. Suomalaisen mielipide päästöjen kompensoimisesta tulevaisuudessa

Myönteisimmin kysymykseen vastasivat 51-65-vuotiaat. Heistä 8% oli täysin samaa mieltä päästöjen kompensoimisesta ja 38% osittain samaa mieltä. Vähiten päästöjä aikoo kompensoida tulevaisuudessa 30-39-vuotiaat, joista 40% vastasi olevansa täysin eri mieltä asian kanssa ja 15% osittain eri mieltä. Miehistä 43% on täysin eri mieltä ja 5% täysin samaa mieltä. Naisista täysin samaa mieltä ovat olleet 4% vastanneista ja 29% on ollut osittain samaa mieltä. Vain 24% vastanneista naisista on sitä mieltä, että ei aio tulevaisuudessa kompensoida päästöjään lainkaan.

5.4 Muut kulkuvälineet

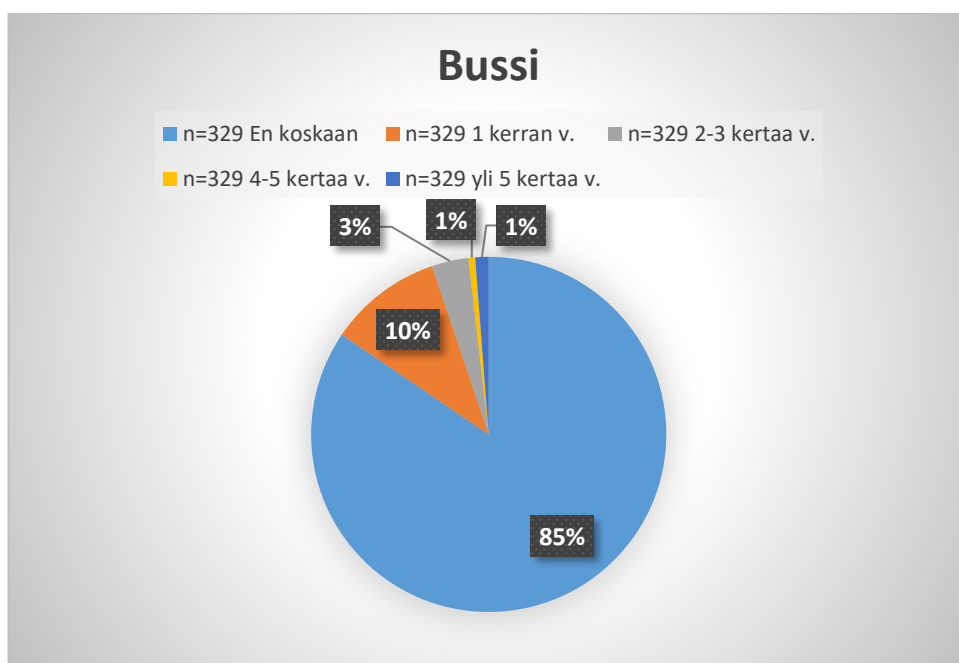
Kuten (kuvio 7) huomataan, vastaajista 27% on vaihtanut lentomatkustuksen junaan vähintään kerran vuodessa. Noin 15% on vaihtanut lentomatkustuksen bussiin vähintään kerran vuodessa ja 26% on vaihtanut lentomatkustuksen omalla autolla kulkemiseen vähintään kerran vuodessa. Kyselyyn vastanneista suurin osa oli 18-29-vuotiaita, 232 yhteensä. 30-39-vuotiaita oli 40 henkilöä. 40-50-vuotiaita 24 henkilöä, 51-65-vuotiaita 24 henkilöä ja 66-80-vuotiaita 9 henkilöä.

18-29-vuotiaat ovat vaihtaneet lentokoneella matkustuksen muihin kulkuvälineisiin eniten kaikista ikäryhmistä. Heistä 70 on vaihtanut lentämisen junamatkustukseen vähintään kerran vuodessa, kun taas 30-39-vuotiaista sama määrä on 8 henkilöä, 40-50-vuotiaista 5 henkilöä, 51-65-vuotiaista 3 henkilöä ja 66-80-vuotiaista 2 henkilöä. Kuten (kuvio 7) voidaan huomata, suosituin kulkuväline lentomatkustuksen tilalle on juna. Yli 3 kertaa vuodessa matkustavat käyttävät junaa enemmän kuin alle 3 kertaa vuodessa matkustavat.



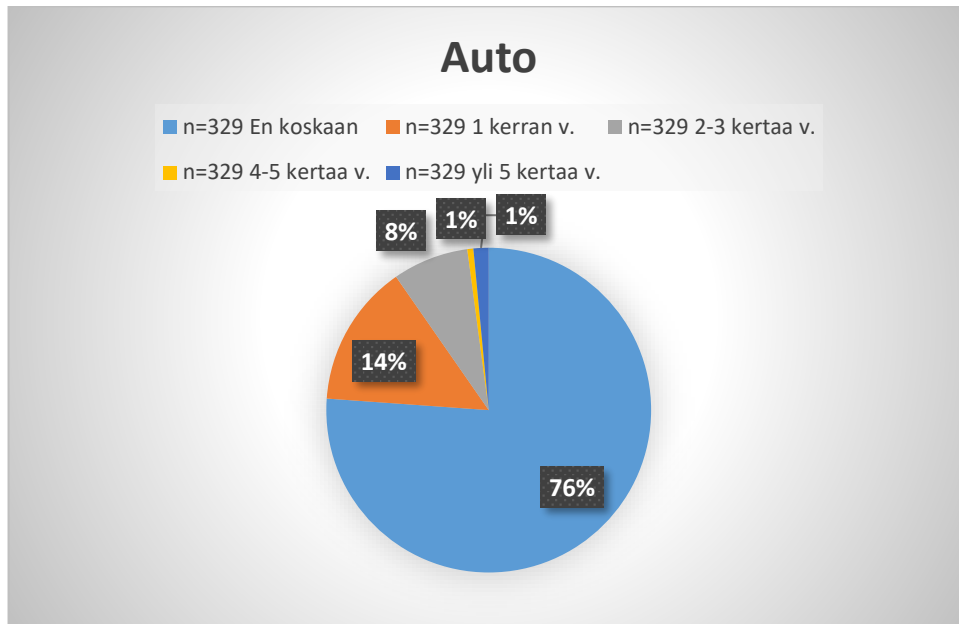
Kuvio 7. Kuinka usein olet vaihtanut lentomatkustuksen junamatkaan vuoden aikana?

Suurin osa vastaajista ei ole vaihtanut lentomatkustusta bussilla matkustamiseen (85%). 1 kerran vuodessa vaihtaneita on 10%, 2-3 kertaa vuodessa vaihtaneita on 3% vastaajista ja yli 4 kertaa vuodessa vaihtaneita on vain 2% vastaajista (kuvio 8). 18-29-vuotiaista bussilla matkustamisen lentämisen sijasta kerran vuodessa on valinnut 46 henkilöä. 30-39-vuotiaista bussi matkan on valinnut 2 henkilöä, 40-50-vuotiaista vain 1 henkilö, 51-65-vuotiaista kukaan ei ole vaihtanut lentomatkustusta bussi matkaan ja 66-80-vuotiaista 2 henkilöä on vaihtanut lentomatkustuksen bussilla kulkemiseen. Kuten (kuvio 8) voidaan huomata, bussilla matkustaminen on kulkuvälineistä vähiten suosiossa. Junalla ja omalla autolla kulkeminen on suositumpaa kuin bussimatkat. Bussimatkan valinnassa yli 4 kertaa vuodessa matkustavat henkilöt vaihtavat lentomatkustuksen useammin bussi matkaan kuin alle 4 kertaa vuodessa matkustavat.



Kuvio 8. Kuinka usein olet vaihtanut lentomatkustuksen bussimatkaan vuoden aikana?

Kuten (kuvio 9) voidaan huomata, omalla autolla kulkemista pidetään toiseksi suosituimpana välineenä lentomatkustuksen tilalle. Omalla autolla menijöitä lentämisen sijasta vähintään kerran vuodessa vastanneista on 14%. Vastanneista 8% on vaihtanut lentomatkustuksen autolla matkustukseen 2-3 kertaa vuodessa ja yli 4 kertaa vuodessa vaihtaneita on 2%.



Kuvio 9. Kuinka usein olet vaihtanut lentomatkustuksen omalla autolla kulkemiseen vuoden aikana?

18-29-vuotiaista omalla autolla menijöitä lentämisen sijasta vähintään kerran vuodessa vastanneista on ollut 61 henkilöä, 30-39-vuotiaista 7 henkilöä, 40-50-vuotiaista 7 henkilöä, 51-65-vuotiaista 3 henkilöä ja 66-80-vuotiaista 1 henkilö. Naiset vaihtavat miehiä useammin lentomatkan, joko junalla, bussilla tai autolla kulkemiseen. Miehistä vain hyvin harva tekee samoin. Vain hyvin harva osuus vastanneista vastasi vaihtavansa kulkuvälineeksi jonkin muun, kuten laivan tai lautan.

5.5 Hiilijalanjälki

Avoin kysymys käsitteli omien kulutustapojen muuttamista ilmastosityiden seurauksena. Kysymyksessä toivottiin kommentteja, omia kokemuksia ja mielipiteitä miksi on muuttanut kulutustapoja, millä tavalla ja miksi ei ole. Kysymykseen saatiin paljon vastauksia ja näkökulmia. Hieman yli puolet vastaajista kertoi, että ei ole muuttanut kulutustapojaan millään tavalla. Kuitenkin melkein puolet vastaajista on muuttanut kulutustapojaan. Kommentteja lukiessa nousi ilmaan useita teemoja, jotka ovat pinnalla tällä hetkellä. Suurimmat teemat ovat ruokavalio, etenkin kasvissyönnön ja lihatuotteiden välttäminen, lapsettomuus tietoisesti, hektinen elämä ja kokemus siitä, että omat tekemiset eivät vaikuta mihinkään. Hyvin moni vastaajista painotti siirtyneensä kasvisruokaan ja jättäneensä tietoisesti lihan syömistä vähemmälle. Pinnalle nousi myös kierrättäminen, jonka mainitsi suurin osa vastaajista. Lapsettomuus nousi kommentteissa ilmi useammalla ja vastaajat mainitsivat olevansa tietoisesti lapsettomia ilmastosityiden takia, koska lapset kuormittavat maapalloa paljon. Hektinen elämä oli yksi pinnalla olleista teemoista. Ihmiset kokevat elämän hyvin kiireiseksi ja rentoutumiselle jäävä aika ei ole riittävä. Tämän takia kommentoijat painottivat lentämisen tärkeyttä, koska matkalle päästään nopeammin,

jolloin pystytään nauttimaan vapaa-ajasta lomalla pidempään, kuin jos matka tehdään junalla, bussilla tai omalla autolla. Monet kokivat myös omien tekojen olevan mitättömiä ja turhia, jonka takia nämä henkilöt eivät koe tarvetta muuttaa omia kulutustapojaan ennen kuin maailman suuremmat valtiot alkavat tekemään ilmastonmuutoksen edistämiseksi enemmän.

18-29-vuotiaista suurin osa on pikamuotia vastaan ja kokee sen suuremmaksi haitaksi ilmastonmuutoksen osalta. Suurin osa vastaajista kierrättää ja välttää muovipussien ostamista. Monet kertovat matkustavansa harvemmin, mutta olevansa lomalla pidemmän aikaa. Myöskin suorien lentojen suosiminen oli monelle tärkeää. Suurin osa vastaajista on vaihtanut ruokavalionsa kasvispainotteiseksi tai vähentänyt lihan käyttöä. Valitettavan moni oli myös sitä mieltä, että ei ole muuttanut kulutustapojaan ja kokee, että omilla teoilla ja Suomen asioilla ei ole vaikutusta ennen kuin muut suuret päästöjä tuottavat maat alkavat tekemään merkittäviä tekoja ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi. Lentokone valikoituu matkustustavaksi monella lomien lyhyiden aikojen takia ja matkantekoon kuluvan ajan vuoksi. Ei haluta hukata arvokasta vapaa-aikaa. Suurin osa ei ole valmis jättämään lentämistä ja haluaa hyvittää päästöjä muulla tavoin. Suurin piirtein neljäsosa vastaajista ei ole muuttanut kulutustapojaan ympäristöystävällisempään suuntaan.

30-39-vuotiaista suurin osa ei ole muuttanut kulutustapojaan lentomatkustukseen liittyen. Vastaajat ovat vähentäneet pikamuodin kulutusta ja kierrättävät ahkerasti. Kotimaisia tuotteita suositaan, sekä kasvisruokaa. Häpeän tunteminen omista sosiaalisen median päivityksistä matkoilta mainittiin myös. Matkustelu on tälle ikäluokalle myös tärkeää ja siitä ei haluta luopua. Päästöjä kompensoidaan ja vähennetään muista elämän osa-alueilta. Moni myös vastasi, että ei aio hankkia lapsia, joka koettiin ympäristötekona.

40-50-vuotiaista suurin osa kiinnittää huomiota autojen päästöihin, kierrätykseen, osa on myöskin vähentänyt lihan kulutusta ruokavaliossaan ja suosii paikallisia tuotteita. Monet myös kokevat lapsettomuuden olevan iso ekoteko maailmalle. Lyhyet matkat kuljetaan usein kävellen tai pyörällä ja julkisia kulkuvälineitä käytetään ahkerasti. Matkustamisesta tämä ikäryhmä ei ole kuitenkaan valmis tinkimään ja kokee, että se on hyvää vastapainoa työnteolle ja matkustamisesta pidetään niin paljon, että panostetaan enemmän elämän muiden kulutustapojen laatuun ilmastonmuutosta hillittäessä.

51-65-vuotiaista suurin osa vastaajista kierrättää, käyttää kulkuvälineenä omia jalkoja tai pyörää. Kommentoijat olivat myös sitä mieltä, että voisivat vaihtaa lentokoneella matkustamisen esimerkiksi junaan, jos heillä olisi enemmän aikaa käytettävänä. Lentokoneella pääsee nopeiten paikasta toiseen, jonka takia se nyky maailman kiireiden

vuoksi valikoituu useimmiten parhaaksi valinnaksi. Vain harva vastanneista ei kiinnitä huomiota kulutustapoihinsa.

66-80-vuotiasta vastaajista suurin osa ei ole muuttanut kulutustapojaan. Eniten kommentteja tuli kestokassien, ruokahävikin ja autoilun päästöjen vähentämiseen liittyen. Miesten ja naisten välillä eroa on hieman. Miehistä noin puolet eivät ole muuttaneet kulutustapojaan ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi, kun taas naisista reilusti yli puolet vastaajista on muuttanut kulutustapojaan ympäristöystävällisempään suuntaan.

6 Pohdinta

Tässä luvussa pohditaan tutkimuksesta saatuja johtopäätöksiä ja omaa oppimista opinnäytetyöprosessin aikana. Tarkastellaan tarkemmin mitä olettamuksia suomalaisilla matkailijoilla on lentomatkustukseen liittyen. Tarkastellessa omaa oppimista avataan opinnäytetyön mukana tulleita haasteita ja kokemuksia

Tutkimuksen päätavoitteena oli vastata kysymykseen: kokevatko suomalaiset lentohäpeää. Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että suurin osa on sitä mieltä, että ei koe lentohäpeää. Vain harva osuus vastaajista kokee tuntevansa lentohäpeää. Lentohäpeä koetaan syyllistämisenä ja asiana, jonka takia ei tarvitse kokea häpeää.

Ensimmäinen alaongelma käsitteli lentohäpeän vaikutusta suomalaisten matkustusvalintoihin. Vastausten perusteella voidaan todeta, että lentohäpeä ei vaikuta vastaajien matkustusvalintoihin. Monet valitsevat junalla matkustamisen muista syistä kuin lentohäpeästä johtuen. Osa vastaajista on vaihtanut lentämisen useita kertoja joko junaan, bussiin tai omalla autolla kulkemiseen. Kuitenkaan häpeä ei ole ollut se päällimmäinen syy valintoja tehdessä.

Toisena alaongelmana oli selvittää, ovatko suomalaiset vähentäneet matkustamista lentohäpeän seurauksena. Vastausten perusteella voidaan todeta, että suomalaiset eivät ole vähentäneet matkustamista lentohäpeän seurauksena. Suomalaiset kokevat matkailun tärkeänä voimavarana heidän arjessaan ja he eivät ole valmiita vähentämään matkustamista. Moni kokee, että jos paikasta a paikkaan b pääsee yhtä nopeasti jollakin muulla kulkuvälineellä kuin lentokoneella ja se ei ole kalliimpi vaihtoehto, he mielellään valitsisivat muun kulkuvälineen, kuten junan. Suomalaiset arvostavat kuitenkin tällä hetkellä omaa aikaa paljon, jonka takia valitsevat mahdollisimman nopean kulkuvälineen paikasta toiseen.

Kolmantena alaongelma oli selvittää, ovatko suomalaiset valmiita kompensoimaan vapaa-ajan lentomatkojaan. Aineistosta saatujen tulosten jälkeen voi todeta vastausten olevan hieman hajanaisia kysymykseen. Suurin osa vastaajista ei osannut sanoa tuleeko kompensoimaan päästöjä tulevaisuudessa. Iso osa vastaajista oli myös sitä mieltä, että on osittain samaa mieltä päästöjen kompensoimisesta tulevaisuudessa ja suurin piirtein saman verran oli sitä mieltä, että ei tule kompensoimaan päästöjään tulevaisuudessa. Vastaukset eroavat toisistaan ja hajanaisuutta ilmenee. Kompensoiminen on myös aika uusi käsite monelle ja vasta vähän aikaa sitten matkatoimistot ovat alkaneet

mainostamaan omia ilmastokompensoituja matkapakettejaan. Epätietoisuus näkyi suurena määränä en osaa sanoa vastauksia. Luultavasti kompensoimisen tullessa matkailijoille enemmän tutuksi ja sen yleistyessä mielipiteet muuttuvat. Voisin kuvitella, että matkailijat ottavat mielellään kompensoidun lomamatkan ei kompensoidun tilalle varsinkin, jos siitä ei koidu heille ylimääräisiä kustannuksia. Tulosten perusteella kompensointi käsitettä tulisi tuoda kuluttajille enemmän esille. Kuitenkin vastauksista voidaan päätellä, että tulevaisuudessa suomalaiset ovat avoimia päästöjen kompensoimiselle.

Toimeksiantaja pystyy hyödyntämään tuloksia omassa hankkeessaan ja vertailemaan saatuja tuloksia eri tutkimuksista saatuihin aineistoihin. Lentohäpeä on myös niin uusi ilmiö, että tutkimuksia aiheesta ei ole kauheasti tehty, joten tämä tutkimus antaa toimeksiantajalle mielenkiintoista tietoa suomalaisten kokemuksista ja mielipiteistä lentohäpeää kohtaan. Opiskelijat pystyvät hyödyntämään tutkimuksesta selvinneitä tuloksia opinnoissaan ja saavat konkreettista tietoa pinnalla kuohuvasta ilmiöstä. Toimeksiantaja pystyy hyödyntämään tutkimuksen tuloksia hankkeessaan, josta hyötyvät sekä opettajat ja oppilaat.

6.1 Johtopäätökset

Tutkimuksen tulosten perusteella voi tulla siihen johtopäätökseen, että suomalaiset matkailijat eivät koe juurikaan lentohäpeää (kuvio 1). Tarkasteltaessa (taulukko 2) voidaan huomata, että suomalaisten lentomatrustaminen on nousussa, joka tukee väitettä, että suomalaiset matkailijat eivät koe lentohäpeää. Tämän opinnäytetyön tutkimuksen tulokset ovat linjassa näin ollen tietoperustassa ilmenneisiin tutkimuksiin suomalaisten lentomatrustajien matkustajatilastoista.

Yhtenä johtopäätöksenä nousi avoimen kysymyksen kommenttien perusteella ihmisten olettamus, että omilla teoilla tai ylipäätensä koko Suomen teoilla ei ole merkitystä lainkaan. Moni oli sitä mieltä, että omat pienet teot ja pienempien maiden teot eivät vaikuta maailmaan millään lailla. Suomalaisten matkustuspäätöksiin ei myöskään vaikuta paljoa lentämisestä aiheutuvat päästöt, joka on linjassa siihen, että suomalaiset eivät koe lentohäpeää. Suomalaiset matkustajat myös kommentoivat jatkavansa matkailua ja mainitsivat, että ilmastonmuutos asiat eivät tähän vaikuta. Matkustamisesta ei kuitenkaan haluta luopua, koska se koetaan voimavarana ja tärkeänä keinona itsensä rentoutumiseen hektisen arjen keskellä. Omasta lentämisestä aiheutuvia päästöjä hyvitetään tekemällä hyviä valintoja ilmastonmuutoksen kannalta elämän muilla osa-alueilla.

lällä ja sukupuolella oli vaihtelua tuloksissa. Naiset kokevat miehiä enemmän lentohäpeää ja he ovat myös valmiimpia vaihtamaan lentomatкування esimerkiksi junalla matkustamiseen. Naiset myöskin kompensoivat vapaa-ajan lentomatkojaan miehiä useammin ja ovat myönteisempiä myös päästöjen kompensoimiselle tulevaisuudessa. Myöskin avoimen kysymyksen perusteella huomasi, että naiset kiinnittävät huomiota enemmän omiin kulutustapoihinsa kuin miehet. Tästä voidaan päätellä, että vastuullinen matkailu ja omat kulutustavat koskettavat naismatkailijoita miehiä enemmän. Naiset ovat enemmän tietoisia omista valinnoistaan ja heitä kiinnostaa ympäristöasiat miehiä enemmän. Täytyy kuitenkin ottaa huomioon, että suurin osa vastaajista oli naisia, joten tuloksia ei voida kuitenkaan yleistää liiaksi miesmatkailijoiden keskuudessa.

18-29-vuotiaat tunsivat eniten lentohäpeää kyselyn tutkimuksen perusteella. Tämä johtuu varmaankin siitä, että nuoret aikuiset ovat sosiaalisessa mediassa paljon ja he lukevat ajankohtaisia uutisia ja keskusteluja vanhempia ihmisiä enemmän ja ovat täten enemmän tietoisia omista valinnoistaan ja ympäristöasioista. Myös 18-29-vuotiaat ovat vähentäneet matkustusta eniten vuodessa lentohäpeän ja ilmastosyiden seurauksena. Vastaukset kulkevat käsikädessä ja tästä voidaan päätellä niiden olevan oikeaa suuntaa antavia. 18-29- vuotiaat matkustavat useammin myös muilla kulkuvälineillä kuten, junalla tai bussilla. Tämä johtuu siitä, että nuoret ovat tietoisempia muista valinnoista ja ottavat enemmän tietoa esille etukäteen. He ovat rohkeita ja seikkailunhaluisia. Vanhemmat ihmiset pitävät enemmän tutuista ja turvallisista matkustustavoista.

Mielenkiintoista oli myös huomata, että yli kuusi kertaa matkustavat henkilöt kokevat tutkimuksen perusteella vähiten lentohäpeää. Heistä jopa 60% on täysin eri mieltä lentohäpeän kokemisesta. Myöskin yli kuusi kertaa vuodessa matkustavat henkilöt eivät anna päästöjen vaikuttaa matkustuspäätöksiinsä lainkaan (62%). Heistä myös suurin osa (38%) on täysin eri mieltä päästöjen kompensoimisesta jatkossa. Yli kuusi kertaa matkustavat ovat kaikissa yllä mainituissa kysymyksissä se ryhmä, joka on kaikista eniten eri mieltä väittämien kanssa. Tämä on mielenkiintoinen huomio, sillä luulisi, että mitä enemmän matkustaa niin enemmän kiinnittäisi huomiota päästöjen kompensoimiseen ja matkustusvalintoihin. Kuitenkin tutkimuksen perusteella tämä osoittautui vääräksi olettamukseksi.

Tutkimuksen perusteella ne henkilöt, jotka matkustavat vähiten myös kiinnittävät huomiota matkustusvalintoihinsa enemmän. Tämän perusteella voisi ajatella, että lentoveron maksaminen olisi hyödyllistä ja kanta-asiakas ohjelmien verottaminen myös, koska tietoperustan mukaan Yhdistyneessä kuningaskunnassa suurin osa lentomatകustajista on varakkaita ja henkilöt kenellä ei ole varaa matkustaa tekevät sitä hyvin harvoin. Näin myös useammin matkustavat henkilöt joutuisivat kiinnittämään huomiota omalta osaltaan

ilmastonmuutoksen hillitsemiseen maksamalla lentoveroa matkoistaan, sillä iso osa vähemmän matkustavista henkilöistä kiinnittää huomiota omiin lentomatkustuksen kulutustapoihinsa.

6.2 Tutkimuksen luotettavuus ja tavoitettavuus

Tutkimuksen tarkoitus on saada luotettavaa ja paikkansapitävää tietoa. Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida reliabiliteetti ja validiteetti käsitteiden avulla. Molemmat käsitteet viittaavat luotettavuuteen. Validiteetilla tarkoitetaan sitä, että tutkimuksessa on onnistuttu mittaamaan haluttuja asioita. Tämä edellyttää, että tutkimus on suunniteltu huolellisesti ja varmistettu tiedonkeruu menetelmä on harkittu tarkasti.

Tutkimuslomakkeen kysymysten tulee kattaa koko tutkimusongelma, jotta mittatulokset ovat valideita. (Heikkilä 2008, 29-30.)

Reliabiliteetti tarkoittaa, että tulokset eivät ole sattumanvaraisia, vaan tulokset ovat tarkkoja. Luotettava tutkimus edellyttää sitä, että tulokset toistuvat. Tutkimusta tehdessä tulee olla tarkka ja kriittinen. Tulee varmistaa, että kohderyhmä edustaa koko tutkittavaa perusjoukkoa. Tutkittaessa lentohäpeää, tulee varmistaa, että asiaa kysytään kaikilta lentomatkestajilta, eikä vain esimerkiksi Finnairin matkustajakunnalta. Reliabiliteettia ja validiteettia on hyvä arvioida tutkimusprosessin aikana, jotta saadaan paras mahdollinen luotettavuus tutkimukselle. (Heikkilä 2008, 30-31.)

Työn otoskoko oli 329 yksikköä. Otoskoko saavutti tavoitellun 200 vastauksen rajan. Tutkimuksen perusjoukko oli hyvin rajattu, pelkästään suomalaisiin lentomatkestajiin ja suurin osa vastaajista oli naisia. Miehiä oli vain noin kymmenesosa vastaajista. Ikäjakauma painottui suurimmaksi osaksi 18-29-vuotiaisiin, joka on osaltaan vaikuttanut tutkimuksen vastauksiin ja samalla tuloksiin. Näin ollen voin todeta, että kyselyn tuloksia ei voi niin ikään yleistää koskemaan koko perusjoukkoa eli kaikkia suomalaisia lentomatkestajia. Otsokoon tulisi olla laajempi ja tavoittaa useampi suomalainen eri ikäryhmistä ja samoin eri sukupuolen edustajia laajemmin. Myöskin halutessa voisi tutkia eri paikkakuntien vaikutuksia vastauksiin. Tulokset ovat kuitenkin suuntaa antavia. Tuloksista löytyy kuitenkin johdonmukaisuutta vertailtaessa kyselylomakkeen kysymyksiä ja niihin saamia vastauksia.

Tulevaisuudessa voisi tutkia tarkemmin lentohäpeän vaikutuksia lentomatkestailuun. Käsite on vielä aika uusi ja se ei ole vielä rantautunut suomalaisten matkailukäyttäytymiseen. Ruotsissa se on paljon enemmän pinnalla ja olisikin mielenkiintoista tutkia kyseistä aihetta tulevaisuudessa muutaman vuoden kuluttua, mikäli lentohäpeä ilmiö jatkaa nousuaan ja vertailla nyt saatuja tuloksia muutaman vuoden päähän. Olisi mielenkiintoista huomata

muuttuuko suomalaisten mielipiteet lentohäpeätä ja vastuullista matkailua kohtaan myönteisimmiksi tulevaisuudessa ja jatkaako kyseinen ilmiö vaikuttamista matkailijoiden valintoihin jatkossa.

6.3 Oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyö prosessi ja työn aihe opettivat minulle paljon. Kokonaisuudessaan projekti oli erittäin antoisa ja mielenkiintoinen. Opinnäytetyön tekeminen kasvatti omaa tietoisuuttani koskien ilmailualaa ja vastuullisempaa matkailua. Koen, että olen kehittynyt raportoimisessa, lähteiden käyttämisessä ja etsimisessä opinnäytetyön edetessä. Opin olemaan myös lähdekriittinen ja kiinnittämään huomiota tarkasteltaviin lähteisiin ja niiden alkuperään. Aikaisemmin en ole tähän kiinnittänyt huomiota, joten kehitys tämän osalta on ollut suuri. Olen kokenut erityisen paljon haasteita ennen juurikin lähteiden merkitsemisen kanssa ja opinnäytetyön ansiosta olen joutunut paneutumaan lähteiden käyttämiseen aikaisempaa tarkemmin, joka on auttanut itseäni pääsemään lähteiden maailmaan sisälle.

Kyselytutkimuksen tekeminen oli aluksi haastavaa, sillä en ole käyttänyt aikaisemmin Webropolia-työkaluna, joten se ei ollut minulle entuudestaan tuttu. En ole myöskään tehnyt aikaisemmin ollenkaan kyselytutkimuksia, joten kyselytutkimuksen tekeminen oli itselleni täysin uusi asia. Tutkimuksen tekemisessä meni hieman kauemmin aikaa kuin olin alun perin kuvitellut, johtuen omasta kokemukseni puutteesta. Koen, että tutkimuksen tekeminen oli erittäin antoisa kokemus ja opetti minulle paljon hyödyllisiä käytännön tietoja ja taitoja tulevaisuutta ajatellen.

Opinnäytetyön tekeminen oli haastava projekti. Töissä käyminen ja kirjoittamisen tasapaino oli aluksi hieman vaikea löytää. Erilaiset tutkimusmenetelmät eivät olleet itselleni tuttuja ja opinkin paljon hyödyllistä tietoa eri tutkimusmenetelmistä ja tulosten analysoimisesta. Osaan näin ollen hyödyntää tulevaisuudessa oppimiani asioita uusien mahdollisten tutkimusten parissa.

Opinnäytetyön tekemisen aikana opin paljon uusia käsitteitä ja niiden laajempaa tarkoitusta, sekä hyvittämisen eri keinoja. Aihe oli mielestäni kiinnostava, mutta se ei ollut itselleni kauhean tuttu entuudestaan. Aihe opetti minulle paljon lisää tietoa lentohäpeästä, suomalaisten mielipiteistä koskien lentohäpeää ja vastuullista matkailua. Mielestäni on mahtavaa oppia uusia asioita ja kehittää samalla itseäni. Opinnäytetyön tekemistäni auttoi paitsi kiinnostava aihe niin myös ystävien vertaistuki opinnäytetyöprosessin aikana. Uskon, että oma motivaationi opinnäytetyötä kohtaan oli merkittävässä roolissa opinnäytetyöprosessin onnistumisessa. Tätä auttoi oma päättäväisyyteni ja halu valmistua jouluksi.

Opin opinnäytetyötä tehdessä uusia asioita itsestäni ja toimintatavoistani. Opin, että minun on helpompi keskittyä kotona tutussa ympäristössä, kuin kirjastossa. Myös musiikin kuunteleminen taustalla auttoi itseäni keskittymään työhön paremmin. Aikataulutuksessa minulla on ollut aikaisemmin hankaluuksia ja ajattelin sen osoittautuvan yhdeksi haasteeksi opinnäytetyötä tehdessä. Pystyin kuitenkin noudattamaan suunniteltua aikataulua ja olen ylpeä itsestäni. Työn tekeminen opetti minulle, että osaan ja pystyn noudattamaan aikatauluja ja suunnitelmia. Opin priorisoimaan opinnäytetyön tekemisen arjen muiden askareiden edelle ja löysin hyvän tasapainon vapaapäivien ja opiskelun välille. Koen, että välipäivien ja kunnan taukojen pitäminen auttoi itseäni jaksamaan paremmin ja keskittymään opinnäytetyön tekemiseen. Aikataulutuksesta opin myös sellaisen asian, että itselleni sopii paremmin tyyli, jossa paneudutaan kirjoittamiseen pitkäksi ajaksi. Koen saavani enemmän aikaa, kun keskityn suurimman osan päivästä opinnäytetyön kirjoittamiseen. Useana päivänä vain muutaman tunnin lyhyt puristus ei sopinut itselleni.

Koen, että parannettavaa on aina ja aina voi oppia jotakin uutta, jota voi hyödyntää jatkoa ajatellen. Tuottamani kysely oli aika vähän aikaa loppupeleissä avoinna johtuen halusta valmistua jouluksi. Mikäli kysely olisi ollut avoinna esimerkiksi kaksi viikkoa, vastauksia olisi saatu luultavasti paljon enemmän. Tutkimusongelmat saavutin mielestäni hyvin, mutta syvempään ymmärrykseen asiasta vaadittaisiin pidempiaikaista aineistonkeruuta. Koen, että hyvän ja laadukkaan suunnitelman tekeminen olisi auttanut itseäni opinnäytetyötä tehdessä, muutaman kerran huomasin, että oma suunnitelmani ei ollut niin kattava kuin se olisi voinut olla. Ehdottomasti tulevaisuudessa kiinnitän huomiota suunnitelmaan enemmän, koska se helpottaa itse työn tekemistä erittäin paljon. Teoreettinen viitekehys olisi voinut olla laajempi, aihe kuitenkin käsitteli useita kokonaisuuksia. Pyrin kuitenkin pitämään teoriaosuuden tiivistettynä, jotta se ei leviä liian suureksi kokonaisuudeksi. Tutkimuksen tuloksiin ja vastausmäärään olen tyytyväinen, vaikkakin suurin osa vastaajista oli naisia, jolloin tulos ei ole yhtä validi. Miesten tavoittamisen koin haasteelliseksi. Naisia tuli kyselyyn paljon enemmän, koska Facebook sivut joihin kysely julkaistiin, olivat naisvaltaisia tai kokonaan naispainotteisia.

Lähteet

Co2nensus. 2019. What are the types of carbon footprint? Luettavissa: <https://www.co2nensus.com/types-of-carbon-footprint>. Luettu: 18.11.2019.

Coffney, H. 2019. Flygskam: Whats is the flight-shaming environmental movement that's sweeping Europe? Independent. Luettavissa: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/flygskam-anti-flying-flight-shaming-sweden-greta-thornberg-environment-air-travel-train-brag-a8945196.html>. Luettu: 10.10.2019.

Conboye J. Hook, L. 2019. Fligh shame: can airlines ever reduce their emissions? Financial Times. Luettavissa: <https://www.ft.com/content/8646ab32-c289-11e9-a8e9-296ca66511c9>. Luettu: 12.10.2019

Elfors, S. Tågsemester. Facebook. Luettavissa: <https://www.facebook.com/groups/tagsemester/about/>. Luettu: 2.10.2019.

FCC Aviation. 2019. Swedish Aviation Tax. Luettavissa: <https://www.fccaviation.com/regulation/sweden/swedish-aviation-tax>. Luettu: 12.11.2019.

FINAVIA. 2019a. Ennätysten vuosi 2018-Helsinki-Vantaalla 20 miljoonaa rikki ja lentoasemien matkustajamäärät kohosivat 10 prosenttia. Luettavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/ennatysten-vuosi-2018-helsinki-vantaalla-20-miljoonaa-rikki-ja-lentoasemien>. Luettu: 23.9.2019.

FINAVIA. 2019b. Finavian lentoasemilla 12,8 miljoonaa matkustajaa tammi-kesäkuussa. Luettavissa: <https://www.finavia.fi/fi/uutishuone/2019/finavian-lentoasemilla-128-miljoonaa-matkustajaa-tammi-kesakuussa>. Luettu 23.9.2019.

FINAVIA. 2019c. Lentoliikenne ja ilmasto. Luettavissa: <https://www.finavia.fi/fi/lentoliikenne-ja-ilmasto>. Luettu: 3.10.2019.

Finnair. 2019a. Push for change. Luettavissa: <https://www.finnair.com/fi/fi/pushforchange>. Luettu: 30.9.2019.

Finnair. 2019b. Finnairin päästölaskuri. Luettavissa: <https://www.finnair.com/fi/fi/emissions-calculator>. Luettu: 15.11.2019.

Gasum. 2019. Biokaasu- uusiutuvaa kotimaista energiaa. Biokaasu osana kiertotaloutta. Luettavissa: <https://www.gasum.com/kaasusta/biokaasu/biokaasu/>. Luettu: 5.10.2019.

Harrabin, R. 2019. Introduce frequent flyer levy to flight emissions, government told. BBC. Luettavissa: <https://www.bbc.com/news/business-49808258>. Luettu: 12.11.2019.

Heikkilä, E. 2019. Sähkö ja biokaasu yleistymässä bussien käyttövoimana- kaupungeissa siirrytään kohti päästötöntä joukkoliikennettä. Yle Uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10869941>. Luettu: 27.9.2019.

Heikkilä, T. 2008. Tilastollinen tutkimus. Edita. Helsinki.

Ilmasto-opas. 2019. Liikenne on merkittävä kasvihuonekaasupäästöjen tuottaja. Luettavissa: <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/hillinta/-/artikkeli/cd3c06f0-ddc2-4984-840f-c35a98daf01e/liikkuminen-ja-yhdyskuntarakenne.html>. Luettu: 29.9.2019.

Kananen, J. 2011. Kvantti. Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän Ammattikorkeakoulu. Jyväskylä.

Kentala-Lehtonen J. 16.10.2018. Kohti nollapäästöjä- blogi ilmastonmuutoksesta. Miten puolittaa kansalaisten hiilijalanjälki vuoteen 2030 mennessä? Ympäristöministeriö. Luettavissa: [https://www.ym.fi/fi-FI/Ymparisto/Ilmasto_ja_ilma/Ilmastonmuutoksen_hillitseminen/Kohti_nollapaastoja__blogi_ilmastonmuutoksesta/Miten_puolittaa_kansalaisten_hiilijalanj\(48222\)](https://www.ym.fi/fi-FI/Ymparisto/Ilmasto_ja_ilma/Ilmastonmuutoksen_hillitseminen/Kohti_nollapaastoja__blogi_ilmastonmuutoksesta/Miten_puolittaa_kansalaisten_hiilijalanj(48222)). Luettu: 18.11.2019.

Keohane, D. 2019. France to impose green tax on departing flights. Financial Times. Luettavissa: <https://www.ft.com/content/1a2061ac-a252-11e9-974c-ad1c6ab5efd1>. Luettu: 12.11.2019.

Kilroy. 2019. Vastuullinen matkailu. Luettavissa: <https://www.kilroy.fi/tietoa-meista/vastuullinen-matkailu>. Luettu: 2.10.2019.

KLM. 2019a. Fly Responsibly. Luettavissa: https://flyresponsibly.klm.com/gb_en#home. Luettu: 30.9.2019.

KLM. 2019b. Mitä teemme. Luettavissa: https://flyresponsibly.klm.com/fi_fi#keypoints?article=whatWeDo. Luettu: 18.11.2019

KLM. 2019c. Mitä sinä voit tehdä. Luettavissa:

https://flyresponsibly.klm.com/fi_fi#keypoints?article=WhatYoudo. Luettu: 30.9.2019.

Kosonen, P. 2019. Tulevaisuudessa myös kuorma-autot ja joukkoliikenne liikkuvat sähköllä- Kysymme 4 olennaisinta kysymystä aiheesta asiantuntijoilta. Yle Uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10940458>. Luettu 27.9.2019.

Lahti, V. 2019. Lentoliikenteen suuret aiheet päästöjen hyvittämisestä. SITRA. Luettavissa: <https://www.sitra.fi/artikkelit/lentoliikenteen-suuret-aiheet-paastojen-hyvittamisesta/>. Luettu 24.9.2019.

Lamminen, K. 2018. Juna on ylivoimaisesti vihrein kulkuneuvo- potkurikoneella pääsee lähes samoilla päästöillä kuin autolla yksin ajettaessa. Maaseudun tulevaisuus. Luettavissa: <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/ymparisto/artikkeli-1.226412>. Luettu: 3.10.2019.

Lepistö, M. 2019. USA:ssa uutisoidaan: Ruotsi keksi sanan lentomatkaajien syyllistämiseen. Verkkouutiset. Luettavissa: <https://www.verkkouutiset.fi/usassa-uutisoidaan-ruotsi-keksi-sanat-lentomatkaajien-syyllistamiseen/>. Luettu: 12.10.2019.

Lim, B & Flaherty, G. 2018. Leaving light footprint- the importance of promoting responsible international travel. International Journal of Travel Medicine and Global Health, 6(3), s. 88-91. Luettavissa: http://www.ijtmgh.com/article_69631_a8779455e45a0f99fb36861744cc4a9b.pdf. Luettu: 26.10.2019.

Magnusson, E. 2019. Flyget fortsätter att tappa resenärer till tåget. Sydsvenskan. Luettavissa: <https://www.sydsvenskan.se/2019-04-04/flyget-fortsatter-att-tappa-resenarer-till-taget>. Luettu: 30.9.2019.

Mäki-Ullakko, H. 2019. Kestävästi lomalla. Suomen kuluttajaliitto. Luettavissa: https://www.kuluttajaliitto.fi/wp-content/uploads/2016/01/KestavastiLomalla_esite.pdf. Luettu: 30.9.2019.

Niemistö, J., Somakallio, S., Nissinen, A. & Salo, M. (2019). Lentomatokustuksen päästöt. SYKE. 2/2019. Luettavissa: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/292417/SYKEra_2_2019.pdf?sequence=6&isAllowed=y. Luettu: 31.10.2019.

Nordicoffset. 2019. Usein kysyttyä. Luettavissa: <https://nordicoffset.fi/usein-kysyttya/>.
Luettu: 30.9.2019.

Näveri, A. 2019. Huima loppukiri: Kansalaisaloite lentoverosta ylitti vaaditut 50 000 allekirjoitusta- etenee eduskunnan käsittelyyn. Yle Uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11045877>. Luettu: 12.11.2019.

Optiwatti. 05.03.2019. Hiilijalanjälki- mitä siitä pitää tietää. Luettavissa: <https://www.optiwatti.fi/hiilijalanjalki-mita-siita-pitaisi-tietaa/>. Luettu: 30.9.2019.

Quick, M. 2019. Flygskam. BBC. Luettavissa: <https://www.bbc.com/worklife/article/20190718-flygskam>. Luettu: 12.10.2019.

Regeringskansliet 2019. Nattåg till kontinenten. Luettavissa: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/03/nattag-till-kontinenten/>. Luettu: 2.10.2019.

Reuters. 2019. Aviation industry to counter flight shaming movement: IATA chief. Euronews. Luettavissa: <https://www.euronews.com/2019/11/05/aviation-industry-to-counter-flight-shaming-movement-iata-chief>. Luettu: 12.10.2019.

Rucinski, T. Ringstrom, A. Green, M. 2019. Airlines scramble to overcome polluter stigma as 'flight shame' movement grows. Reuters. Luettavissa: https://www.reuters.com/article/us-airlines-iata-environment-analysis/airlines-scramble-to-overcome-polluter-stigma-as-flight-shame-movement-grows-idUSKCN1T4220?_ga=2.188487022.711963629.1568196297-1521986567.1568196297.
Luettu: 4.10.2019.

Sitra. 2019a. Päästöjen kompensointi. Luettavissa: <https://www.sitra.fi/tulevaisuussanasto/paastojen-kompensointi/>. Luettu: 12.11.2019.

Sitra. 2019b. 100 fiksua arjen tekoa. Luettavissa: <https://www.sitra.fi/hankkeet/100-fiksua-arjen-tekoa/#100-fiksua-tekoa>. Luettu: 5.10.2019.

Swedavia Airports. 2019a. About Swedavia. Swedavia's passenger statistics for April 2019. Swedavia Airports. Luettavissa: <https://www.swedavia.com/about-swedavia/news/swedavias-passenger-statistics-for-april-2019/#gref>. Luettu 10.9.2019.

Swedavia Airports. 2019b. Swedavia's traffic statistics for July 2019. Luettavissa: <https://www.swedavia.com/about-swedavia/news/swedavias-traffic-statistics-for-july-2019/#gref>. Luettu: 10.10.2019.

Swedavia Airports. 2019c. About Swedavia. Swedavia's traffic statistics for August 2019. Swedavia Airports. Luettavissa: <https://www.swedavia.com/about-swedavia/news/swedavias-traffic-statistics-august-2019/#gref>. Luettu 10.9.2019.

SYKE. 2019a. Uudistunut Ilmastodieetti.fi-laskuri auttaa hiilijalanjäljen pienentämisessä. Luettavissa: [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Uudistunut_Ilmastodieettifilaskuri_autta\(49850\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Uudistunut_Ilmastodieettifilaskuri_autta(49850)). Luettu: 29.9.2019.

SYKE. 2019b. Lentämisen päästöt kasvavat- tekninen kehitys ja kompensatiot eivät riitä päästöjen vähentämiseen. Luettavissa: [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke\(48975\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke(48975)). Luettu: 5.10.2019.

Taylor, C. 2019. Airlines slam proposals to ban air mile programs and tax frequent flyers. CNBC. Luettavissa: <https://www.cnbc.com/2019/10/15/airlines-slam-proposal-to-ban-air-mile-shcemes-and-tax-frequent-flyers.html>. Luettu: 12.11.2019.

The Local. 2019. Interrail sales have nearly doubled in Sweden this year. Luettavissa: <https://www.thelocal.se/20190817/interrail-sales-have-nearly-doubled-in-sweden-this-year>. Luettu: 12.11.2019.

The World Bank. 2012. Air Transport and Energy Efficiency. Transport Papers. TP-38. Washington. Luettavissa: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16805/680100NWP0Box30ial0Use0Only0900TP38.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Luettu 23.10.2019.

Timperley, J. 2019. Why flight shame is making people swap planes for trains. BBC. Luettavissa: <https://www.bbc.com/future/article/20190909-why-flight-shame-is-making-people-swap-planes-for-trains>. Luettu: 12.10.2019.

Tjäreborg. Tästä ilmastokompensaatioissa on kyse- kysymyksiä & vastauksia. Luettavissa: <https://www.tjareborg.fi/vastuullinen-matkailu/ilmastokompensointi/usein-kysyttya>. Luettu: 23.9.2019.

Travel Weekly 2019. European Rail Travel is Trending. Luettavissa: <https://www.travelweekly.com/Strategic-Content/European-Rail>. Luettu: 12.11.2019.

TUI. Ilmastokompensointi. Luettavissa: <https://www.tui.fi/tietoa-tuista/kestava-matkailu/ilmastokompensointi/>. Luettu: 23.9.2019.

Uosukainen, R. 2019. Ruotsin hallitus haluaa pitää kiinni lentoverosta, mutta ruotsalaisten ulkomaanmatkailun vähentyminen ei selity yksin verolla. Yle Uutiset. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10730199>. Luettu: 12.11.2019.

Vastuullisen matkailun portaati. 2019. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Luettavissa: <https://www.jamk.fi/fi/Tutkimus-ja-kehitys/projektit/vastuullisen-matkailun-portaati/etusivu/>. Luettu: 12.11.2019.

Viljanen, M. 2019. Suomalaiset innostuivat päästöjensä kompensoinnista- "Ilmastonmuutos ei ratkea sillä, että päästöjä siirrellään paikasta toiseen". Talouselämä. Luettavissa: <https://www.talouselama.fi/uutiset/suomalaiset-innostuivat-paastojensa-kompensoinnista-ilmastonmuutos-ei-ratkea-silla-etta-paastoja-siirrellaan-paikasta-toiseen/d319270b-de4f-4ff2-aaaa-3ff5cfae19bb>. Luettu 30.9.2019.

VR GROUP. 2019a. Kotimaan junamatkustus kasvoi jälleen +10% - pohjoisen yöjunasesonki käynnistyy kampanjahintaan. Luettavissa: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/kotimaan-junamatkustus-kasvoi-jalleen-10---pohjoisen-yojunasesonki-kaynnistyy-kampanjahintaan-110920191115/>. Luettu: 30.9.2019.

VR GROUP. 2019b. Syyskuussa kotimaan kaukojunien suosio kasvoi 13%- joulun halutut liput myyntiin 15.10. Luettavissa: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/syyskuussa-kotimaan-kaukojunien-suosio-kasvoi-13-joulun-halutut-liput-myyntiin-1510-081020190540/>. Luettu: 30.9.2019.

VR. 2019. Junaillaan yhdessä ilmasto raiteilleen. Luettavissa: <https://ilmastoraiteilleen.vr.fi>. Luettu: 30.9.2019.

Westren-Doll, J & Laitinen, J. 2019. Voisiko junista tulla todellinen vaihtoehto lentämiseksi? Suomessa on käynnissä ennätysellinen junamatkailubuumi. Helsingin Sanomat. Luettavissa: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006191539.html>. Luettu: 10.9.2019

WWF. 2019. Lihaopas. Kriteerit. Luettavissa: <https://wwf.fi/lihaopas/kriteerit/>. Luettu: 1.10.2019.

Ympäristöosaava. 2019. Ympäristövaikutukset. Luettavissa:

<https://www.ymparistoosaava.fi/ruokapalveluala/index.php?k=22559>. Luettu: 18.11.2019.

Ziemann, M. 2019. Finnair: Jos jokainen matkustaja pakkaisi yhden kilon vähemmän, säästyneellä polttoaineella lentäisi 20 lentoa Tokioon. Yle Uutiset. Luettavissa:

<https://yle.fi/uutiset/3-10597012>. Luettu: 30.9.2019.

Liitteet

Liite 1. Kyselylomake

Lentohäpeä

Olen ammattikorkeakoulu opiskelija Haaga-Heliasta. Teen opinnäytetyötä, jonka aiheena on lentohäpeä. Opinnäytetyön tavoitteena on oheisen kyselylomakkeen avulla kartoittaa kokevatko suomalaiset lentohäpeää ja vaikuttaako se suomalaisten matkustusvalintoihin.

Lentohäpeä on lentomatkustuksen vastainen ilmiö, minkä seurauksena ihmiset ovat vähentäneet lentomatkustusta. Ihmiset kokevat häpeää omasta lentomatkustamisesta ja hiilijalanjäljestä ilmastoyiden takia. Ihmiset eivät halua lentää ilmastoyiden takia enää yhtä paljon ja ovat siirtyneet matkustamaan julkisilla kulkuneuvoilla enemmän.

Kaikki vastaukset ovat luottamuksellisia ja anonyymeja. Tämä kysely on tarkoitettu lentokoneella matkustaville henkilöille. Kyselyn vastaamiseen menee noin 5 minuuttia. Vastaukset voi lukea theseus.fi sivustolta vuonna 2020.

Kiitos avustasi!

Henriikka Kilpinen
Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

1. Ikä? *

- 18-29
- 30-39
- 40-50
- 51-65
- 66-80

2. Sukupuoli? *

- Nainen
- Mies
- Muu
- En halua kertoa

3. Olen *

- Opiskelija
- Töissä
- Työtön
- En halua kertoa
- Jokin muu, mikä?

4. Kuinka monta kertaa matkustat lentokoneella keskimäärin vuodessa?(yhteensä kotimaan ja ulkomaan lennot) *

- 1-2 kertaa vuodessa
 3-4 kertaa vuodessa
 4-6 kertaa vuodessa
 yli 6 kertaa vuodessa

5. Koen lentohäpeää *

- Täysin eri mieltä
 Osittain eri mieltä
 En osaa sanoa
 Osittain samaa mieltä
 Täysin samaa mieltä

6. Oletko vähentänyt lentämistä lentohäpeän/ilmastosyiden takia? *

- En ole vähentänyt
 Olen vähentänyt ainakin yhden matkan vuodessa
 Olen vähentänyt useita matkoja vuodessa

7. Lentämisestä aiheutuvat päästöt vaikuttavat matkustuspäätöksiini *

- Täysin eri mieltä
 Osittain eri mieltä
 En osaa sanoa
 Osittain samaa mieltä
 Täysin samaa mieltä

8. Minulla on tapana kompensoida vapaa-ajan lentomatkat (eli hyvittää päästöt) *

- Aina
 Suurimmaksi osaksi
 Harvemmin
 En koskaan
 En osaa sanoa

9. Aion jatkossa kompensoida päästöni *

- Täysin eri mieltä
 Osittain eri mieltä
 En osaa sanoa
 Osittain samaa mieltä
 Täysin samaa mieltä

10. Kuinka usein olet vaihtanut lentomatkustuksen seuraaviin kulkuvälineisiin vuoden aikana?

	En koskaan	1 kerran vuodessa	2-3 kertaa vuodessa	4-5 kertaa vuodessa	yli 5 kertaa vuodessa
Juna *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussi *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto *	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jokin muu, mikä? <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Oletko muuttanut kulutustapojasi ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi? Miksi, miksi et? Anna esimerkkejä. *