



Vastuullinen matkailu interrailin näkökulmasta

Meiju Ritvanen

Haaga-Helia ammattikorkeakoulu

Amk-opinnäytetyö

2021

Matkailun liikkeenjohto

Tiivistelmä

Tekijä(t) Meiju Ritvanen
Tutkinto Restonomi (AMK) Matkailun liikkeenjohto
Raportin/Opinnäytetyön nimi Vastuullinen matkailu interrailin näkökulmasta
Sivu- ja liitesivumäärä 31 + 9
<p>Vastuullinen matkailu on noussut enemmän pinnalle ilmastoahdistuksen, lentohäpeän ja junakerskailun myötä. Aiheesta on uutisoitu, sekä tehty paljon artikkeleita. Nuoren ilmastoaktivistin Greta Thunbergin myötä nämä ovat saaneet myös paljon ihmisiä kiinnostumaan aiheesta. Näiden kautta on alettu miettimään, onko matkustaminen enää ollenkaan vastuullista ja mitä pitäisi tehdä, että pystyisi matkustamaan vastuullisesti. Tähän monet matkailuyritykset ovat tulleet mukaan ja esimerkiksi listanneet keinoja, mitä tehdä, kun on lähdössä matkustamaan. On myös vertailtu erilaisia kulkuvälineitä, näissä tutkimuksissa on tullut selville, että junalla matkustaminen on vähäpäästöisintä. On väitetty, että Z-sukupolvi suosisi junia lentämisen sijasta ja he olisivat suuresti mukana lentohäpeä trendissä. Tätä väitettä tahdotaan tutkia enemmän ja tuoda myös samalla junamatkailuun suosituksen tavan eli interrailaamisen. Tahdotaan saada selville kulkevatko Z-sukupolvi ja vastuullinen matkailu interrailin kanssa käsikädessä.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, pitääkö Z-sukupolvi interrailaamista kiinnostavana ja vastuullisena matkailutapana, tunteeko Z-sukupolvi lentohäpeää ja ilmastoahdistusta. Sekä tutkia, mitä mieltä Z-sukupolvi on vastuullisesta matkailusta.</p> <p>Opinnäytetyö työstettiin syksyllä 2021. Sähköinen kyselytutkimus tehtiin Webropol-sivuilla sekä kysely julkaistiin kahteen Facebook ryhmään; 'Maata pitkin matkustavat' ja 'Interrail Travelers'. Kysely julkaistiin 30.10.2021. ja suljettiin 7.11.2021. Vastauksia tässä ajassa saatiin 97 kappaletta ja tavoitteena oli saada 100 vastausta. Tulokset tuotiin Exceliin ja vastauksia analysointiin prosenttilukujen avulla, sekä tuomalla vastaukset pylväs- ja ympyrädiagrammeihin. Avoimista vastauksista kerättiin eniten toistuvat vastaukset ja ne listattiin. Näiden avulla pääsi näkemään vastaajien mielipiteet selkeämmin ja analysoimaan heidän vastauksiaan.</p> <p>Kyselyn tulokset toivat esille, että lentohäpeä ja junakerskailu eivät ole tuttuja termejä, mitä lähteissä on sanottu. Vastaajat olivat kiinnostuneita vastuullisesta matkailusta ja he myös pyrkivät matkustamaan vastuullisesti. Suurin osa vastaajista eivät ole interrailanneet aiemmin. Vaikkei vastaajista moni ole vielä interrailannut, he ovat tietoisia millaista se on ja miten ekologista se on.</p> <p>Tutkimuksesta sai paljon tietoa ja oppi mitä mieltä ihmiset ovat aiheesta. Avoimista kysymyksistä sai paljon lisätietoa ja positiivisia yllätyksiä. Näistä kysymyksistä esimerkiksi huomasin, miten moni on yrittänyt lähteä interrailaamaan, mutta Covid-19 takia ei pystynyt. Kysymysten avulla sai tietää, mitä kulkuvälineitä he ovat käyttäneet. Yllätyksenä oli minipakettiauto.</p>
Asiasanat Interrail, vastuullinen matkailu, Z-sukupolvi, lentohäpeä, junakerskailu

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Vastuullinen matkailu	3
2.1	Määritelmät ja tavoitteet	3
2.2	Vastuullinen matkailija.....	3
2.3	Vastuullinen matkailun kuluttaminen	4
2.4	Hidas matkailu	5
2.5	Z-sukupolvi	6
3	Interrail.....	8
3.1	Määritelmät ja tavoitteet	8
3.2	Liput.....	9
3.2.1	Yleinen interrail-lippu.....	10
3.2.2	Yhden maan interrail-lippu	10
3.3	Kohteet	11
3.4	Reppumatkailijat	12
4	Ilmastohäpeä	13
4.1	Ilmastoahdistus	13
4.2	Lentohäpeä.....	14
4.3	Kompensointi	15
4.4	Lentokoneen ja junan päästöt	15
5	Tutkimusmenetelmä	17
5.1	Menetelmä.....	17
5.1.1	Kyselylomake.....	18
5.1.2	Lomakkeen rakenne.....	19
5.1.3	Tutkimusmenetelmän otanta ja suorittaminen	19
5.1.4	Tulosten analysointi	20
6	Tulokset	21
6.1	Vastaajan taustatiedot.....	21
6.2	Ilmastonmuutos.....	21
6.3	Interrail.....	23
6.4	Vastuullinen matkailu	25
7	Pohdinta.....	28
7.1	Johtopäätökset.....	29
7.2	Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus	30
7.3	Oma oppiminen.....	30
	Lähteet	32
	Liitteet.....	37
	Liite 1. Kyselylomake.....	37

1 Johdanto

Ruotsista tulleet trendisanat flygskam ja tågskryt ovat tulleet tutuksi muullakin maailmaan. Ovatko nämä kuitenkin hyviä syitä matkustaa interrailaten lentämisen sijaan?

Olen itse ollut interrailaamassa kolme vuotta sitten ympäri Eurooppaa. Reissullani käytin enimmäkseen junia. Puolet suomesta kuitenkin on meren ympäröivänä, joten reissun alussa ja lopussa piti mennä laivalla. Reissuni aikana yövyttiin kavereideni kanssa Airbnb:ssa sekä hostelleissa. Emme halunneet käyttää rahaa hienoihin hotelleihin, vaan haettiin keskittyä saamaan erilaisia kokemuksia reissulta. Teimme majoituskohteessamme ruokia, mutta kävimme myös paikallisissa ravintoloissa syömässä ja juomassa. Junamatkoillemme ostimme yleensä ruokaa kaupoista, jotka eivät aina olleet paikallisia. Kohteitamme oli yleensä turistikohteet esimerkiksi Pariisi, Lontoo ja Amsterdam. Kun kävimme turistikohteissa ja vähemmän vierailuilla kohteilla huomasin, että viihdyin paremmin pienemmissä kohteissa ja pääsi paremmin syvemmälle kulttuuria ja paikallisia.

Haluan keskittyä tutkimaan sitä, miksi Z-sukupolvi suosii junia ja sitä, onko ”flygskam” eli ”lentohäpeä” termi tuttu. Tahdon keskittyä selvittämään nuorison mielipidettä asiasta. Tähän työhön voisi olla hyvä haastatella vanhemman ikäluokan ihmisiä ja kysellä mitä pitäisi tehdä toisin, jotta hekin alkaisivat suosimaan junamatkailua. Mutta uskon, että semmoisiin kysymyksiin olisi jo melko selkeä vastaus; nopeampaa, mukavimmat istumapaikat, helpompi tapa kantaa tavaroita.

Rajaan opinnäytetyöni Z-sukupolveen, sillä tahdon selvittää pitävätkö väitteet paikkaansa. Interrailaus kohdistuu Eurooppaan, joten opinnäytetyö sijoittuu matkustamiseen Euroopassa, esimerkiksi kotimaassa matkailuun tai Ranskasta matkustaminen Saksaan.

Teen opinnäytetyössäni kvantitatiivisen tutkimuksen, eli käytän kyselylomaketta apunani saamaan lisätietoa aiheesta. Aion tehdä kyselyn Webropol nettisivuilla ja jakaa kyselyn Facebook ryhmiin, jotka liittyvät tähän aiheeseen. Vaikka ryhmissä on paljon jäseniä, minulla on kyselyryhmän kohteena nuoremmat jäsenet, sekä uskon, että yli puolet jäsenistä tulevat sivuuttamaan julkaisuni.

Pääongelmana tulee olemaan: Kuinka kiinnostavana Z-sukupolvi pitää interrailia vastuullisen/hitaan matkailun muotona?

Alaongelmina tulee olemaan:

Miten nuoret matkailijat suhtautuvat lentohäpeään?

Miten Z-sukupolvi käsittää vastuullisen/hitaan matkailun?

Mitkä tekijät saavat Z-sukupolven valitsemaan junaliikenteen lentämisen sijaan?

Miten nuoria matkustajia on vaikuttanut ilmastoahdistus?

2 Vastuullinen matkailu

Tässä luvussa käyn läpi vastuullista matkailua ja sen osa-alueita. Mitä vastuullinen matkailija voi tehdä ja miten valita vastuullisesti. Tässä käsitellään myös hitaan matkailun tarkoitusta.

2.1 Määritelmät ja tavoitteet

Vastuullinen matkailun päätarkoituksena on pitää maat hyvänä ympäristöllisesti, taloudellisesti sekä sosiokulttuurisesti. Vastuullisessa matkailussa tarkoitetaan vastuun ottamista omista päätöksistä. Sillä jokaisella on oma valinta vaikuttaa jalanjälkeensä. Ihmiset voivat itsekseen tehdä vastuullisia valintoja ja myös yrityksetkin voivat tehdä vastuullisia valintoja. Kuten Aventura kuuluu SMAL:n Vastuullisen Matkailun -työryhmään. (Aventura s.a.) Olemme liikkumassa kestävämpään kehitykseen, jossa matkustajat haluavat suosia ympäristöystävällisimpiä vaihtoehtoja. Tätä myöten yritysten kannattaa alkaa suosimaan vastuullisuutta. (Business Finland s.a.)

Vastuullisesta matkailusta voi tulla monille käsitys siitä, että se olisi hankalaa ja liian epätodelliselta idealta toteuttaa helposti. Maalaisjärjen käyttö helpottaa jo suuresti matkailua. Ymmärretään oma vaikutus matkustuskohteeseen ja yritetään tehdä vaikutuksesta positiivinen maalle. Jos kaikki matkustajat ajattelisivat vastuullisesti, näkisimme suuren positiivisen muutoksen matkailussa. Tekemällä pieniä muutoksia kulttuurien kohtaamisten kanssa, esimerkiksi opettamalla sanoja ja lauseita paikallisella kielellä ja jakamalla omia kokemuksia muille, voi kannustaa muita matkustamaan vastuullisesti ja ajattelemaan hetken, ennen kuin tekee lopullisia päätöksiä. (Morrison 2017.)

Matkustuskohteissa voi usein olla paikallisia lapsia ja aikuisia kaduilla kerjäämässä. Bradford ja Salem artikkelissaan ohjeistaa, ettei heille kannattaisi antaa rahaa, vaan käydä ostamassa heille juotavaa ja syötävää. Mitä enemmän matkustajat ja turistit antavat heille rahaa, sitä enemmän heitä on tulossa kerjäämään kaduille. Yleensä nämä kerjääjät työskentelevät suuremmalle yhdistykselle, eivätkä he oikeasti ole keräämässä rahaa itselleen. (Bradford ja Salem 2021.)

2.2 Vastuullinen matkailija

Yli miljardi ihmistä matkustaa kohteisiin vuoden aikana. Tämä siis tarkoittaa sitä, että on miljardi mahdollisuutta muuttaa maailmaan vastuullisesti. Jos saisi jokaisen miettimään askeleitaan matkustuksen aikana, sillä olisi positiivinen lopputulos matkailun kannalta. (Sustainable Travel 2020a).

Sustainable Travel International sivuilla voi allekirjoittaa itsellensä lupauksen, jossa lupaat matkustaa vastuullisemmin. Tässä lupauksessa matkustaja lupaa säilyttää ja suojata maan kohteita. Matkustaja vähentää hiilijalanjälkeä, kunnioittaa villieläimiä ja paikallisia ja heidän kulttuuriaan, sekä puolustaa vastuullista matkailua. Lupauksen tekeminen ei kuitenkaan aina tarkoita, että sitä noudatettaisiin, mutta tämä voi olla joillekin hyvä tapa ottaa askeleita eteenpäin vastuullisesta matkailusta (Sustainable Travel 2020b.)

On tärkeää lukea tietoa kohteesta, minne on matkustamassa. Näin tietää, ettei tue paikkoja, mitkä retuuttavat luontoa, ihmisiä tai eläimiä. Jos ei itse halua taikka jaksanut tutkia jostaisesta kohteesta tietoa, on mahdollista käyttää matkailuyrityksiä tässä hyväkseen. Esimerkiksi Ekomatkaajilla on kohteita vastuullisille matkailijoille, joista saa hyvän kuvan minikälaista vastuullinen matkailu on. (Ekomatkaajat s.a.)

Matkustamalla sesongin ulkopuolella on jo hyvä aloitus vastuulliseen matkailuun. Matkustaja voi myös pakatessa ottaa huomioon sen, että pakkaa kevyesti, välttää muovituotteita sekä sen, että kaikkea ei tarvitse ottaa mukaan, paikan päältä kuitenkin löytyy myös samoja tuotteita. Jos ei ole matkustamassa junilla taikka linja-autolla, kannattaa valita suorin lento, ettei ole vaihtoyhteyksiä, sekä kohteessa liikkumiseen kannattaa käyttää julkista liikennettä, kulkea jalan tai polkupyörällä. Itse kohteessa matkustajan on hyvä välttää muovia ja kierrättää parhaansa mukaan. Kohteessa on hyvä myös suosia paikallisia, joten jos haluaa syödä ulkona, kannattaa mennä paikallisiin ravintoloihin, sekä tehdä ostokset paikallisissa kaupoissa. (Ekomatkaajat s.a.)

2.3 Vastuullinen matkailun kuluttaminen

Kuten jo aiemmissa kappaleissa tuli ilmi, yritysten kannattaisi olla mukana vastuullisessa matkailussa. Ekomatkaajat ovat kehittäneet kohteita, joissa matkustaminen on eettistä ja se tekee hyvää paikallisille yrityksille. (Ekomatkaajat s.a.) On myös olemassa sivuja, jotka auttavat yrityksiä, yksilöitä ja yhteisöjä pienentämään hiilijalanjälkeänsä. CO2 Esto Oy on tällä hetkellä estänyt yli kahdeksan miljoonaa kilogrammaa hiilidioksidipäästöjä. (CO2Esto s.a.)

Matkustajalla on tärkeää tehdä vastuullisia valintoja matkan aikana, sekä ennen matkaa. Jo aiemmin mainitut esimerkit vastuullisesta matkustajasta ovat hyvä lähtöpohja vastuulliselle valitsemiselle. Matkustamisen aikana asiakaspalautetta kannattaa aina antaa, kun vain voi. Asia voi olla myös pelkkää positiivista palautetta, mutta kannattaa myös antaa palautetta pienistäkin asioista. Tiedon ja kohteen etsiminen kannattaa tehdä laajasti, sillä haluamansa kokemuksen voi saada myös lähempääkin, jopa omasta kotimaasta. Vaikka

on lomailmassa, ei se anna kumminkaan lupaa tehdä epäekologisia valintoja. Kierrättäminen ja ympäristöystävällisten palveluiden käyttäminen, sekä jätteiden vähentäminen on jo suuri osa vastuullista matkailua. Valitsemalla kävelemisen ja julkisella liikenteellä liikkumisen on ekologista, halvempaa sekä matkustaja pääsee kokemaan laajemman kokemuksen reissustaan. (Tommola s.a.)

Matkustaessaan täytyy myös muistaa säästää energiaa. Sammuttamalla majoitushuoneesta valot poistuessa ja käyttämällä vettä säästeliäästi auttaa. Reissua tehdessä on tärkeä ottaa huomioon ihmiset ja ympäristö. On myös tärkeä ottaa maan kulttuuri, sekä paikalliset ihmiset huomioon reissun aikana. (Mäki-Ullakko 2019.)

Ylen uutisissa lentoyhtiö Finnair kertoo, miten lukija pystyisi matkustamaan vastuullisemmin. Finnair ehdottaa matkustajien pakkaavan kevyemmin, edes kilon vähemmän kuin aikaisemmin. Näin tehdessä säästetyllä polttoaineella voitaisiin tehdä Finnairin lentoja Tokioon jopa 20 kertaa. Voisi vain kuvitella, miten paljon polttoainetta säästyisi, jos matkustajat keventäisivät matkatavaroitaan vielä enemmän. Artikkelissa myös muistutetaan luki-joita matkustamaan suorilla lennoilla. Vaikka se olisi hieman kalliimpaa, vaihtoyhteyksien nousut sekä laskut syövät erittäin paljon polttoainetta. Finnair pyrkii vähentämään painoa ja uusien lentokoneiden hankkiessa Finnair pyrkii ottamaan huomioon painonsäästön. He jo säästävät painoa käyttämällä lentokoneissa astiastoa, joka on normiastiastoon verrattuna kevyempi. (Ziemann 2019.)

KLM on tehnyt ilmastokampanjan, jossa kehoitetaan ihmisiä matkustamaan vastuullisemmin, sekä valitsemaan muita vaihtoehtoja lentokoneiden sijasta. Aina ei tarvitse kuitenkaan matkustaa, esimerkiksi joitakin työmatkoja voisi helposti tehdä videopuhelun välityksellä. Aina ei voi välttää matkustamista, eikä niinkään pidä tehdä. Matkustajan täytyy vain verrata vaihtoehtoja; valita ekologisempia majoituspaikkoja ja miettiä pääseekö junalla nopeammin kuin lentokoneella. (KLM 2019.)

2.4 Hidas matkailu

Ihmiset ovat yleensä matkustaessaan kiireisiä ja vierailevat turistikohteissa. Matkustuksen yleinen tavoite on rentoutua ja kokea uusia kulttuureita. Näin ei kuitenkaan yleensä ole, sillä matkustajat ovat olleet suurissa turistikohteissa, joihin he eivät välttämättä halunnut edes mennä. Matkalta tulleet ovat uupuneita ja eivät edes huomaa, että ovat olleet lomalla. Hidas matkailu tarkoittaa sitä, että eletään hetkessä ja ollaan valmiita toteuttamaan asioita oman mukavuusalueen ulkopuoleltakin. Hitaassa matkailussa matkustetaan muualle kuin turistikohteisiin, silloin pääsee kokemaan, minkälaista paikallisten elämä on, sekä tulee ostettua ja käytettyä palveluita, jotka tukevat paikallisia. (Kilroy s.a.a.)

Palautuminen ja rentoutuminen	Ekologista	Budjettiin sopivaa	Mahdollisuudet lisääntyvät	Pintaa syvemmälle
<ul style="list-style-type: none"> • Osataan ottaa rennosti • Ei suunnitella joka päivälle/tunnille menoja • Ei joka päivä kohteen vaihtamista (pakkaus & matkustelu) 	<ul style="list-style-type: none"> • Asumalla ja elämällä kuin paikalliset ovat oiva keino elää matkalla ekologisesti • Liikkuminen julkisilla mahdollisemman paljon 	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustaa junilla, busseilla sekä mahdollisesti kimpppydeillä • Kohteessa liikkuminen julkisilla, kävellen tai polkupyörillä • Majoitus/vuokraus paikallisissa majoituspalveluissa on edullisempaa • Voi myös tehdä omat ruoat 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitä pidempään kohteessa on, voi löytää asumispaikkoja paikallisten kanssa ilmaiseksi tai tekemällä heille pientä työtä • Ex tempore reissut ja aktiviteetit voivat tulla yleisiksi, kun ei ole suunnitellut joka päivälle menoja 	<ul style="list-style-type: none"> • Viihtymällä kohteessa pidempään pääsee tutustumaan asukkaisiin ja heidän kulttuuriin • Alkaa elämään kuin paikallinen; rutiinit, vakiopaikat, ystävät

Taulukko 1. 5 hitaan matkailun syytä. (Hidasta elämää 2016.)

Hidas matkailu voi tuntua aluksi raskaalta, kun pitää ottaa moni asia huomioon. Taulukossa 1. on listattu ja annettu hyvin esimerkkejä, miten ihmiset voivat matkustaa hitaasti. Tärkeintä on, että matkustuksesta tulee uusia kokemuksia ja henkilö muistaa mitä onkaan tehnyt. Junan, kimpppydinin tai bussin valitseminen lentokoneen sijasta on jo suuri askel kohti hidasta matkailua. Tämä on ekologisempaa, sekä budjettiin sopivaa. Tekemällä vapaaehtoistöitä tai työskentelemällä esimerkiksi koiranvahtina jollekin saatat saada palaksi asua hänen katonsa alla. (Hidasta elämää 2016.)

2.5 Z-sukupolvi

Pew Research Centerin sivuilla on tutkittu ja vertailtu, miten eri ikäiset reagoivat esimerkiksi teknologiaan, ympäristöön ja maailman tapahtumiin. Pew Research Center on tutkinut Y-sukupolvea yli 10 vuotta, mutta vain parisen vuotta Z-sukupolvea. Vertailujen jälkeen tultiin tulokseen, että Z-sukupolvi sijoittuu vuosille 1997–2012. (Dimock 2019.) SalesForce sivuilla taas tutkitaan, mitkä markkinointikeinot tehoavat parhaiten Y- ja Z-sukupolveen. Tässä artikkelissa Z-sukupolvi on sijoitettu vuosille 1996–2015. (Tallholm 2021.) Growth Businessin sivuilla haluttiin tietää, millaisia Y- ja Z-sukupolvi ovat työntekijöinä. Tässä, kuten edellisissäkin artikkeleissa vertailtiin molempia sukupolvia ja kerrottiin, miten on keskitytty suurin osin Y-sukupolveen, joten Z-sukupolvi oli hieman uusi asia. Artikkeleissa osattiin erotella nämä sukupolvet ja huomata, miten erilaisia ne ovat. Tässä artikkelissa Z-sukupolvi sijoittuu 1996–2012. (Nair 2017.)

Kuten huomaa, että Z-sukupolvesta on erilaisia määritelmiä, minkä ikäisiä he ovat. Otin kolme eri lähdettä ja näistä huomasin, että syntymävuodet heittävät vain parilla vuodella. Tulen tässä opinnäytetyössä käyttämään syntymävuosia 1996–2012, sillä tämän lähteen mukaan he ovat 9–25-vuotiaita. Tässä vaihtoehdossa ikäluokka on laajempi verrattuna

muihin esimerkkeihin. Facebookin kirjautumisikäraja on 13-vuotta, (Diwanji 2021) joten uskotaan, että Facebookista tulee olemaan enemmän vanhempia vastaajia kuin 16-vuotiaat.

3 Interrail

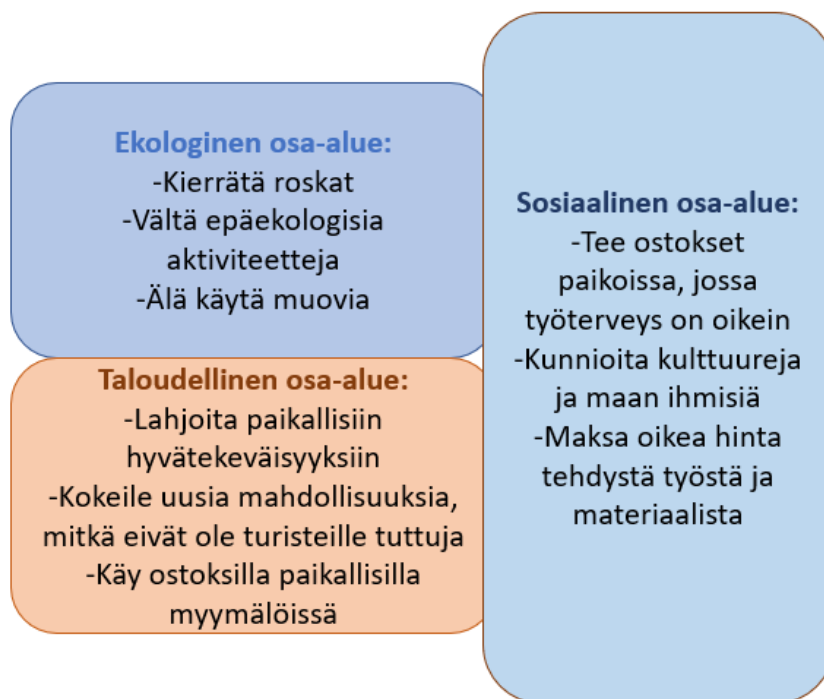
Tässä luvussa käydään läpi interrailin määritelmiä. Käsitellään Euroopan interrailin kohteita, lippuvaihtoehtoja ja reppumatkailijoita.

3.1 Määritelmät ja tavoitteet

Interrailaaminen on monille budjettiin soveltuva ja huomattavasti ekologisempi vaihtoehto verrattuna muihin matkustustapoihin. Sillä interrail-liput ovat halvempia verrattuna esimerkiksi lentolippuihin. Junalla matkustaminen on ekologisempaa, koska juna ei tee niin paljon päästöjä verrattuna esimerkiksi lentokoneisiin. Tätä vertailua tehdään enemmän kohdassa 4.4. Interrail-lippuja on kahdenlaisia. Yleinen interrail-lipulla pääsee useaan maahan oman maan mukaan ja yhden maan interrail-lippu on nimensä vertainen, eli on sillä, pääsee yhteen valitsemaansa maahan. Interrail-lippua ei voi ostaa kumminkaan VR-sivuilta, vaan Interrail Eurail omilta kansainvälisiltä sivuilta. (VR s.a.a.)

Hiiletön junamatkailu on tavoitteena toteuttaa vuoteen 2050 mennessä. Junaliikenne on jo hyvällä mallilla toteuttamaan tämä tavoite, sillä junaliike tuottaa vähiten hiilioksidipäästöjä verrattuna ajokulkuneuvoihin, lentokoneisiin sekä laivoihin. (Interrail s.a.a.) Valitsemalla vastuullisesti pienilläkin asioilla on suuri vaikutus. Täytyy ottaa paikalliset yritykset huomioon ja valita kohde, jossa käy vähemmän turisteja. Tämän avulla auttaa maan paikallisia ja saa myös itselleen uniikimman ja paremman kokemuksen kulttuurista ja ihmisistä. Interrailin omilla sivuilla kerrotaan hyvin vastuullisesta matkailusta ja miten jokainen voi vaikuttaa siihen. He ovat jakaneet nämä kolmeen osa-alueeseen; Ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen. (Interrail s.a.b.)

Ekologisella osa-alueella mainitaan, että on hyvä valita juna kulkuvälineeksi, sillä matkustaminen junilla on yksi ympäristöystävällisimpiä tapoja kulkea. Majoitusta valitessa tärkeintä on muistaa valita paikallisia majoituspaikkoja esimerkiksi Airbnb, Couchsurfing ja paikallisten omistavat majoitukset. Taloudellisella osa-alueella mainitaan, että on tärkeintä muistaa paikallisia yrityksiä ja pienyrityksiä, jotta käytetty raha ei mene muihin maihin, eikä isoille yrityksille. Pääasiana on, että maan talous pysyy yllä. Tähänkin auttaa, kun yöpyy paikallisissa hostelleissa ja tuo tuliaisena paikallisten itse tekemiä uniikkeja asioita. Sosiaalisessa osa-alueessa mainitaan, että matkustajan kuuluu kunnioittaa ja on ymmärtäväinen maan kulttuurista ja ihmisistä, jotka siellä asuvat. Tähän auttaa maan tietojen tutkiminen sekä ymmärtäminen mikä on itselleen outoa, voi olla muille normaalia ja tämä toistenpäin. (Interrail s.a.b.)



Kuvio 1. Kestäviä tekoja, kun on interrailaamassa. (Interrail s.a.b.)

Kuviossa 1 on listattu vinkkejä, mitä tehdä, kun on interrailaamassa vastuullisesti. Teke-
mällä pieniä tekoja ja etsimällä tietoa on suuri ja tärkeä vaikutus tulevaisuuteen. (Interrail
s.a.b.)

3.2 Liput

Interrail-lipun saa ostettua Interrail Eurail sivuilta. Lippu toimii interrailin Euroopan 33 koh-
teeseen, jotka voi katsoa kuviosta 5. Vaikka interrail-lippu käy 33 maahan, ei tarkoita sitä,
ettei muu kansalainen voisi ostaa sitä. Esimerkiksi amerikkalainen voi ostaa interrail-lipun,
mutta hänen pitäisi matkustaa johonkin kohteeseen, joka kuuluu interrailin alueeseen ja
aloittaa siitä matkansa. Interrail Eurail sivuilla matkustajaliput ovat jaettu 4 segmenttiin.
Nuorisolippu, joka on 12–27-vuotiaille, aikuislippu, joka on yli 28-vuotiaille, lastenlippu,
joka on 4–11-vuotiaille ja eläkeläislippu, joka on yli 60-vuotiaille. Näistä neljästä vaihtoeh-
dosta lastenlippu on ilmainen maksimissaan kahdelle lapselle per lipunostaja. Halvin lip-
puryhmä näistä on nuorisolippu. Interrail-lippua ostaessa on kaksi eri luokkaa; ykkös-
luokka ja toinen luokka. Toinen luokka on standardi, eli siinä ei ole minkäänlaisia lisiä istu-
mapaikassa ja alueessa. Kun taas ensimmäisessä luokassa on vähemmän matkustajia ja
leveämmät istumapaikat. (Interrail s.a.c.)

Kirjoitetaan paperilliseen passiin päivämäärä, lähtemisaja, mistä minne on matkusta-
massa ja millä kulkuvälineellä. Yleisin tapa on kulkea junalla, mutta voi myös matkustaa

linja-autolla tai veneellä. Konduktööri tai kuljettaja merkitsee jokaisella matkalla merkin interrail-lippuun, mikä on merkki siitä, että interrail-lippu käy julkisen liikenteen lipusta. Nykyään voi myös matkustaa ilman paperillista passia, sillä on olemassa sovellus, jossa pääset suunnittelemaan matkaa, valitsemaan istumapaikat ja näyttämään liput lipuntarkistajille. (Interrail s.a.d.)

3.2.1 Yleinen interrail-lippu

Yleisen Interrail-lipun pituudessa on 10 eri vaihtoehtoa. Matkustaja voi valita neljän päivän matkustelun ja kolmen kuukauden matkustelun väliltä. Sivulla todetaan, että seitsemän päivän matkustelu yhdessä kuukaudessa on suosituin vaihtoehto. Tämä siis tarkoittaa sitä, että matkustaja voi matkustaa seitsemän päivää kuukaudessa, minkä aikana he ehtivät käymään noin 6–8 kohteessa. Kuukauden interrail-lippu tarkoittaa sitä, että matkustaja pystyy tekemään niin monta matkustuspäivää kuukaudessa, kun vain haluaa, tämä on mainio tuote henkilölle, joka matkustaa joustavasti ja tahtoo nähdä monta kohdetta. (Interrail s.a.c.)

1st class			2nd class		
Matkustaja	7 päivää	1 kuukausi	Matkustaja	7 päivää	1 kuukausi
Nuoriso	335 €	670 €	Nuoriso	251 €	503 €
Aikuinen	446 €	893 €	Aikuinen	335 €	670 €
Lapsi	0 €	0 €	Lapsi	0 €	0 €
Eläkeläinen	401 €	804 €	Eläkeläinen	302 €	603 €

Taulukko 2. Yleisen interrail-lipun hinnat luokittain ja matkustajaryhmittäin. (Interrail s.a.c.)

Taulukosta 2 huomaa, että nuorisoliput ovat halvimpia molemmissa luokissa. Seitsemän päivän ja kuukauden paketit eroavat paljon toisistaan, joten hinnat voivat sen takia olla kaksi kertaa kalliimmat. (Interrail s.a.c.)

3.2.2 Yhden maan interrail-lippu

On olemassa interrail-lippu, jolla pääsee vain yhteen valitsemaan maahan ja siellä matkustelemaan. 30 maasta pääsee matkustaja valitsemaan mieluisan maan, minne haluaa mennä. Suosikkimaat ovat; Norja, Saksa, Ranska, Italia, Sveitsi ja Benelux maat. (Interrail s.a.f.) Yhden maan interrail-lipussa on viisi eri vaihtoehtoa matkustuspäivien määrästä. 3–8 matkustuspäivää kuukauden aikana. (Interrail s.a.e.)

1st class			2nd class		
Matkustaja	3 päivää	8 päivää	Matkustaja	7 päivää	1 kuukausi
Nuoriso	135 €	256 €	Nuoriso	105 €	198 €
Aikuinen	169 €	320 €	Aikuinen	127 €	240 €
Lapsi	0 €	0 €	Lapsi	0 €	0 €
Eläkeläinen	152 €	289 €	Eläkeläinen	114 €	216 €

Taulukko 3. Yhden maan interrail-lipun hinnat ja matkustajaryhmittäin. (Interrail s.a.e.)

Hinnat ovat samat jokaisessa maan interrail-lipussa. Taulukkoon 3 on listattu molempien luokkien hinnat niiden lyhyimmästä vaihtoehdosta pisimpään. Kuten yleisessä interrail-lipussa tässäkin vaihtoehdossa lapset pääsevät matkustamaan ilmaiseksi aikuisen kanssa. (Interrail s.a.e.)

3.3 Kohteet

Interrailaus lähtee siitä, että ostaa junalipun, mikä kattaa joustavasti junayhteyksiä ympäri Eurooppaa. Junapassilla pääset valitsemaan 33 maasta ja 40 000 kohteesta minne haluat matkustaakaan. (Kilroy s.a.b.)

Alankomaat	Latvia	Saksa
Belgia	Liettua	Serbia
Bosnia ja Hertsegovina	Luxemburg	Slovakia
Bulgaria	Montenegro	Slovenia
Espanja	Norja	Suomi
Irlanti	Pohjois-Makedonia	Sveitsi
Iso-Britannia	Portugali	Tanska
Italia	Puola	Tšekki
Itävalta	Ranska	Turkki
Kreikka	Romania	Unkari
Kroatia	Ruotsi	Viro

Taulukko 4. Listatut maat, joihin pääsee Interrail-lipulla. (Spunout 2021.)

Taulukossa 4. on listattu maat, joihin pääsee matkustamaan interrail-lipulla. Näihin kohteisiin voi siis ostaa yhden maan tai yleisen interrail-lipun. Kaikki 40 000 kohdetta sijoittuvat näihin maihin. Matkustaja pääsee itse suunnittelemaan ja valitsemaan oman reittinsä ja ajankohdan, minne ja miten hän kulkee kohteisiin. Kaikkiin Euroopan maihin ei kumminkaan interrail-lipuilla pääse. (Spunout 2021.)

3.4 Reppumatkailijat

Reppumatkailu ja interrail kulkevat käsikädessä. Matkustaminen repun kanssa on kevyempää ja käytännöllisempää kuin matkustaa junissa. Reppumatkailijat yleensä matkustavat pienemmällä budjetilla, mutta matkustavat pidemmän ajan verrattuna muuhun matkailuun esimerkiksi risteilyihin ja all-inclusive matkapaketteihin. Swarbrooke ja Horner mainitsee kirjassaan, että reppumatkailijat ovat yleensä nuorempia esimerkiksi opiskelijoita. (Swarbrooke ja Horner 2007 s. 131–132.) Interrailaus useimmiten kestää kuukauden ajan ja on myös pidempiäkin lippuja myynnissä, jotka silti ovat hintalaatusuhteeltaan mainioita (Interrail s.a.c.) On huomattu, että Pohjoismaissa, etenkin Suomessa ja Ruotsissa suositaan matkustamaista junilla lentokoneiden sijaan. Tätä ekologisempaa matkustamista näyttäisi suosivan Z-sukupolvi enemmän verrattuna muihin. (LAB8 2019.)

4 Ilmastohäpeä

Tässä luvussa kerrotaan ilmastonmuutoksen kautta tulleita aiheita. Mitä ilmastoahdistus ja lentohäpeä on. Tässä kappaleessa saa myös selville, miten paljon päästöjä onkin lentokoneen ja junan välillä.

4.1 Ilmastoahdistus

Sitra on vuonna 2019 tehnyt kansalaiskyselyn liittyen ilmastonmuutokseen. Kyselyssä tutkittiin herättääkö kansassa ilmastonmuutos tunteita sekä onko ihmiset valmiita mahdollisiin muutoksiin elämäntavoissaan. Tutkimuksessa tuli ilmi, että suomalaisista melkein neljännes osa tuntee jonkinlaista ympäristöahdistusta. Nuorempien, eli alle 30-vuotiaiden ikäluokassa prosenttiluku on 38 %. Tästä samasta kyselytutkimuksesta tuli tunteista ilmi muitakin tunteita, kun vain ahdistusta. Joissakin kyselyjen vastauksissa tuli ilmi, että eniten tunteita olikin ahdistuksen sijaan esimerkiksi kiinnostusta. Tutkimuksessa myös tuli ilmi, että ihmisillä esiintyy myös paljon skeptisyyttä, kieltämistä sekä intoa aiheeseen liittyen. Sitran tutkimuksessa tuli ilmi, että vahvat tunteet antavat ihmisille energiaa toimia eri lailla. Jos aiheeseen on ihmisellä ollut niin sanotusti positiivisia tunteita eli kiinnostus, pelkoa, syyllisyyttä tai toivoa. Nämä tunteet voivat motivoida ihmistä muuttamaan elämän tapojaan ilmaston kannalta paremmaksi. Negatiivisiakin tunteita tuli ilmi, nämä vaikuttavat ihmisen tekoihin päinvastaisesti. Näitä tunteita voi esimerkiksi olla epäusko, lamaantumisen tai kieltäminen. (Hyry 2019.)

Ylen artikkelissa kerrotaan, että moni nuori kokee ilmastoahdistusta. Aihe on myös ollut jo pitkään tabu ja sitä nykyäänkin selkeästi vähätellään. Helsingin yliopisto on järjestänyt keskusteluryhmiä eri alan opiskelijoille. Tapaamisissa huomattiin, että opiskelijoilla on samoja tuntemuksia eli surua, häpeää, syyllisyyttä sekä vihaa. Jotkin opiskelijoista ovat niin ahdistuneita, ettei he halua puhua aiheesta ollenkaan. Ylen ilmastokyselystä tuli ilmi, että suomalaisista 59 % mielestä ilmastonmuutos on paha ongelma. Ilmastoahdistusta ei ole vielä tutkittu, joten sen yleisyyttä ei voi vielä sanoa. On huomattu, että opiskelijat keskusteluryhmässä kokee ilmastoahdistuneisuutta. Vaikka Suomessa on alettu toimimaan muita maita hitaammin asian suhteen, täytyy muistaa se, että jokainen voi vaikuttaa teoillaan ja palautteillaan asiaan. (Parkkinen 2018.)

WWF:n kolumnissa kerrotaan, miten ilmastoahdistuksen tunne on auttanut saamaan muitakin tunteita esille ilmaston muutokseen johtuen. Näiden tunteiden huomaamiseen auttoi, myös se, että oli jo olemassa sana, esimerkiksi ilmastoahdistus. Se kolumnin kirjoittanutta Ronja Salmesta helpotti, ettei ole yksin tunteiden kanssa. Salme alkoi huomata erilaisia

tunteita liittyen ilmastoon, esimerkiksi ilmastosyyllisyyttä, ilmastotoiveikkuutta, ilmastomu-rehtimista sekä ilmastoriemua. Tästä huomaa, miten erilaisia tunteita yhdeltä ihmiseltäkin voi aiheesta tulla. Kirjailija ja tunnekouluttaja Camilla Tuomisen mielestä tunteiden ymmär-täminen ja nimeäminen on ensimmäisiä askelia. Tuomisen mukaan tunteille kannattaisi olla utelias ja tarkastella mitä tunteet ovat, tämä ehkäisee tunteisiin hukkumista. Salmen mukaan tunteiden tutustuminen ja erittely on auttanut pelkoon. (Salme 2019.)

4.2 Lentohäpeä

Lentomatkustamisen vastainen aate eli lentohäpeä on lähtöperäisin Ruotsista ja se on le-vinnyt yhdysvaltalaisiin uutisiin asti. Tätä myötä tutut julkisuuden henkilöt etenkin Ruot-sissa ovat lopettaneet lentämisen ilmastosyistä. Tämä on kannustanut kansalaisia lopetta-maan myös lentämisen ja valitsemaan ekologisemmin. Rickard Gustafson, joka on toimi-tusjohtajana Scandinavian Airlines lentoyhtiöllä sanoo, että tämän ilmiön myötä liiketoi-minta on vahingoittunut. Ruotsin sisäisten lentojen matkustajamäärä on pudonnut jo huhti-kuussa 15 % viimevuotisen määrä verraten. (Lepistö 2019.) Lentohäpeä lähti liikkeelle olympialaisen Björn Ferryn askeleista. Liike lähti kunnolla julki, kun nuori ympäristöaktivisti Greta Thunbergin äiti Melena Erman ilmoitti, ettei tule enää lentämään. (Coffey 2020.) Myös Thunberg on sanonut, ettei aio lentää ja tukee kampanjaa. Hänen Euroopan kiertu-eellaan hän toi aihetta enemmän esille ja suosi junia ja linja-autoja. (Hagagy 2019.)

Ilmastonmuutosta ja ekologista matkailua uutisoidaan laajasti ja käydään yleensä aihee-seen liittyvät käytännöt ja liikkeet. Päällimmäisenä tulee aina esille lentämisen vähentä-mistä. Ihmiset ovat alkaneet miettimään uudelleen omaa matkustuskäyttäytymistä, kun lentohäpeä tuli ilmi. Nämä mielipiteet ovat voineet tulla omasta päästään tai on tuntunut päätöksen teko painostukselta, tehdä samanlailla, miten muutkin tekevät. Kaikki eivät kumminkaan tunne lentohäpeää matkailussaan. Lentohäpeä ilmiötä on tutkittu ja huo-mattu, että aiheen tuonti esille on tällä hetkellä huono. Lentohäpeää voitaisiin tuoda esille tieteellisillä todistuksilla, miten lentäminen vaikuttaa ympäristöön. Tällä hetkellä lentohä-peää tuodaan ilmi syyllistämällä sekä moralisoimalla jokaista matkustajaa. (Mkono 2020, s. 1–3.)

Ilmailuala on lanseerannut kampanjan vastata lentohäpeään. Matkailijoista on moni alka-neet epäröimään ja olemaan huolissaan omasta vaikutuksesta ympäristöön sekä lentoliik-enteen kysyntä on Euroopassa laskenut. Kampanjan tarkoitus on tuoda kansalaisille ilmi, minkälainen vaikutus ympäristölle on omasta lentämisestä. Matkustaminen lentäen on heikentynyt paljon monissa maissa; pohjoismaissa, Ranskassa, Saksassa ja Yhdisty-neessä kuningaskunnassa. (Hagagy 2019.)

4.3 Kompensointi

Matkustajilla voi haluta korvata omat haitalliset tekemiset tekemällä hyvää ympäristölle. Kompensointi on yleensä tähän mainio tapa. Matkustaja pystyy osallistumalla taikka tekemällä hyvää. Osallistumalla hyväntekeväisyyteen ja tekemällä jotain saadakse toisen asian esimerkiksi matkustaja haluaa hyvittää lentämisestä tullutta päästöjä maksamalla päästökompensaatiota. (Pihkala 2019, s. 254–255.) Kompensaatiosta on ristiriitaisia mielipiteitä. Helsingin Sanomissa Tapio Pesola kertoo, ettei auttaisi, jos muuttaisi elämäntapoja, jotta voisi matkustaa lentäen. Pesola haluaisi näyttää maailmaa lapsilleen, mutta hän lopetti vapaa-ajalla lentämisen 13 vuotta sitten. Pesolan mielestä olemalla vegaani vuoden ajan ei kompensoi lentojen päästöjä. Samassa artikkelissa tuodaan ilmi, että ihmiset voivat toimia itse ja pitää huolen aiheuttamistaan ilmastopäästöistä ja kompensoimalla lentämistä ekologisimmilla teoilla. Lentohäpeä ei tarkoita sitä, ettei saisi ollenkaan matkustaa. Matkustamista junilla, autoilla sekä laivoilla on mahdollista ja antaa lomailulle laajemmin muistoja. (Hallamaa 2018.)

Finnairilla on asiakkailleen erilaisia vaihtoehtoja tehdä vastuullisia asioita ja silti matkustaa lentäen. Matkustaja voi ostaa joko päästöhyvitysmaksun tai ostaa biopolttoainetta. Päästöhyvitysmaksulla tarkoitetaan sitä, että matkustaja voi maksaa Finnairille oman lentonsa hiilidioksidipäästöt. Se maksaa kotimaan lennoilla yhden euron, Euroopan lennoilla kaksi euroa ja kaukolennoilla kuusi euroa. Kerätyt rahat menevät Mosambikiin, jotta heidän metsiänsä ei ajettaisiin alas ja heidän maassansa otettaisiin liedet käyttöön. Fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna biopolttoaine vähentää päästöjä jopa 60–80 %. Biopolttoaine on tällä hetkellä melko rajallista sekä se fossiilisen polttoainetta viisi kertaa kalliimpaa. Asiakkaille biopolttoaineen ostaminen kaukolennoilla on 65 euroa, Euroopan lennoilla on 20 euroa sekä kotimaan lennoilla kymmenen euroa. Kerätyt rahat biopolttoaineesta menee suoraan biopolttolentoihin. (Finnair 2019.)

4.4 Lentokoneen ja junan päästöt

Ruotsista tulleet sanat 'flygskam' ja 'tågskryt' ovat tulleet suureksi trendiksi ympäri maailmaa. Flygskam tarkoittaa lentohäpeää, jota käytiin luvussa 4.2. Tågskryt tarkoittaa englanniksi train brag ja suomeksi junakerskailu. Junakerskailu tarkoittaa, että ihmisiä kannustetaan valitsemaan junamatkustelun lentämisen sijaan ja näyttämään sen somessa. Tätä trendiä jaetaan sosiaalisessa medioissa jakamalla kuvia junareissustaan ja merkitsemällä julkaisuun #tågskryt. Tällä tavalla molemmat trendit tulevat enemmän ilmi ja uskotaan, että nämä trendit tulevat laajenemaan muuallekin. (Mkono 2020, s. 1)

Vaikka lentohäpeää ja ilmastomuutoksen seurauksia on paljon pinnalla, ei tämä estä lentoalan kasvamiseen. Vuonna 2019 matkustajamäärää lentokoneissa on myös ennustettu nousevan jopa 50 % 20 vuodessa. Kuten on jo tuotu esille, että lentämisellä on isot vaikutukset ilmastoon. 2,5 % hiilipäästöä tulee kaupallisista lennoista, tämä prosentti tulee kasvamaan suuresti, jos ei aleta toimia. Jos alettaisiin käyttämään kestäväää polttoainetta, lentojen päästöt laskisivat huomattavasti. Käyttämällä kestäväää polttoainetta lentojen päästöt olisivat 80 % vähemmän kuin aikaisemmin. (Rucinski, Ringstrom ja Green 2019.) Suomen ympäristökeskus selvitti lentämisen päästöistä ja tuli ilmi, ettei tämänhetkiset kompensatiot eikä tekniset kehitykset eivät riitä päästöjen vähentämiseksi. Tutkimuksessa tuli myös ilmi, että neljä prosenttia ilmakehän lämmityksestä tulee lentoliikenteestä. (SYKE 2019.)

VR on tehnyt heidän sivuilleen hiilidioksidipäästölaskurin. Siinä voi laskea paljonko säästää hiilidioksidipäästöjä valitsemalla junan muiden kulkuvälineiden sijaan. Laskuriin merkitään mistä haluaa matkustaa minne ja myös valita haluaako laskuriin mukaan meno-paluun vai pelkän yhden suunnan. Pysäkkivaihtoehtoina on VR suosituimmat juna-asetat; Helsinki, Joensuu, Kuopio, Jyväskylä, Kolari, Kokkola, Kemijärvi, Lahti, Oulu, Lappeenranta, Pietari, Seinäjoki, Rovaniemi, Tampere, Vaasa ja Turku. Laskurin avulla voi verrata junan päästöjä muihin kulkuvälineiden päästöihin. Halusin nähdä, kuinka paljon säästäisin Helsingistä Kuopioon ja Kuopiosta takaisin Helsinkiin menevillä junilla lentämisen sijaan. Laskurin mukaan säästäisin 171,93 kilogrammaa hiilidioksidia. Tähän laskuriin on myös samalla laskettu, mitä voikaan pelastaa taikka säästää matkustamalla junalla. Tässä Helsinki – Kuopio meno-paluulla matkustaja pelastaisi napajäätikön sulamiselta 3.7 postikortin kokoisen alueen. Sekä matkustajan säästettyä hiilidioksidipäästö vastaa 51 hampurilaisen tekemisen syntyvistä päästöistä. (VR s.a.b.)

5 Tutkimusmenetelmä

Tässä luvussa käydään läpi valitsemaa tutkimusotetta eli kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Tutkimuksessa tullaan perehtymään siihen suosivatko Z-sukupolvi junalla matkustamista enemmän kuin lentämistä. Ovatko termit lentohäpeä ja junakerskailu tuttuja sekä kokevatko he ilmastoahdistusta.

5.1 Menetelmä

Tämä tutkimus tullaan toteuttamaan kvantitatiivisen eli määrällisellä menetelmällä. Tällä tutkimusmenetelmällä saa vastauksia kysymyksiin, jotka alkavat; Missä, Mikä, Paljon, Kuinka. Otos tulee olemaan suuri ja edustava. Kvantitatiivisen tutkimuksen normaaleja aineistokeruumenetelmiä ovat esimerkiksi lomakekyselyt, internet-kyselyt ja strukturoidut haastattelut. (Heikkilä 2014, 7.) Tähän tutkimukseen tulee olemaan lomakekysely, johon tulee strukturoituja kysymyksiä. Tämän tutkimuksen tuloksia tullaan tutkimaan kuvioiden ja taulukoiden avulla. (Heikkilä 2014, 5–6.)

Tämän tutkimuksen tutkittava kohde eli havaintoyksikkö ovat ihmiset, tarkalleen kuvailtuna Z-sukupolvi. Toteutunut otos tarkoittaa kyselylomakkeeseen vastanneiden määrää. Kyselyyn vastanneita toivotaan olevan 100, mutta pitää ottaa huomioon, miten kyselyyn on vastattu. Jos kyselyitä on jätetty kesken, ne pitää ottaa pois lopullisesta arvioinnista ja täytyy myös arvioida, miten kysymyksiin on vastattu. Monivalintakysymyksissä ei välttämättä tule olemaan ongelmana se, että vastaajat keksisivät vastauksia vain kiusatakseen taikka sotkeakseen tutkimuksen lopullista tulosta. Tämä täytyy ottaa silti huomioon. Kyselylomaketta käyttäen tutkimuksen tavoitetta ei voi aina saavuttaa. Tämän takia täytyy ottaa huomioon kyselylomakkeen pätevyys ja luotettavuus. (Vilka 2021, luku 4.2.)

Tiedon kerääminen omaa tutkimukseen on yleistä, koska valmiit tiedot eivät useinten ole omaan tutkimukseen tarpeellisia eivätkä anna tarpeeksi laajoja vastauksia. Tutkimukseen täytyy ottaa huomioon minkälainen kohderyhmä ja tiedonkeruumenetelmä on paras mahdollinen omaa tutkimustaan varten. Tietoa voi kerätä erilaisten kyselyiden kautta, mutta pystyy myös etsimään muiden tekemiä tilastoja sekä tietokantoja, mutta tässä täytyy kumminkin muistaa se, ettei ne yleensä ovat omaan tutkimukseen tarpeeksi hyviä materiaaleja, mutta niitä voi muokata omaan tutkimukseen käytettäväksi. (Heikkilä 2014, 11–13.) Tutkimusongelmaan pohditaan mitä ja miten tietoa tarvitaan. Tutkimusongelmasta kehitetään kysymyksiä, joihin pyritään keräämään vastauksia. Kysymysten täytyy olla muotoiltu ymmärtäväiseksi ja sen kannalta myös tarkemmat muotoiltu kysymyksiin. (Kananen 2011, 21–28).

5.1.1 Kyselylomake

Kyselylomake on oiva keino saada suurelta määrältä vastauksia lyhyeltä ajalta. Lomakkeen avulla voidaan kerätä anonyymisti tietoa ja tämä tapa on yleinen tiedonkeruumenetelmä. Tämän tutkimuksen tullaan toteuttamaan Webropol-sivuilla, jossa voi luoda kyselyitä. Kysymyksiä kehitellessään täytyy ottaa tutkimusongelmat sekä tietoperustassa käytettyjä aiheita läpi, nämä auttavat luomaan tarpeellisia kysymyksiä tähän tutkimukseen varten. Kysely haluttiin pitää mahdollisemman selkeänä ja lyhyenä, jotta vastaajat eivät eksyisi aiheen kanssa ja jaksaisivat keskittyä siihen kunnolla. Kyselyyn tulee yleensä paljon vastauksia, jotta tulokset tulevat olemaan mahdollisemman realistisia. Kohderyhmän antavat vastaukset antavat suuntaa antavan vastauksen siihen, mitä mielipidettä kohderyhmä yleensä on aiheesta. (Heikkilä 2008, 47).

Strukturoituja kysymyksiä on Heikkilän kirjan mukaan helppo käsitellä sekä kyselyiden vastaajat tuntevat, että strukturoidut kysymykset ovat selkeimpiä. Näin vastauksien käsitteleminen on yksinkertaisempaa sekä nopeampaa. Näistä syistä tässä tutkimuksessa tulee olemaan strukturoituja kysymyksiä, kummallakin osapuolella tutkimuksen toteuttaminen ja tekeminen tulee olemaan helppoa. (Heikkilä 2008, 50–51). Kyselylomakkeessa tulee olemaan 14 kappaletta kysymyksiä. Kysymykset tulevat olemaan monivalintoja, muutama kyllä/ei kysymyksiä ja pari avointa kysymystä riippuen, miten vastaaja vastaa. kysymyksiä.

Koska tässä tutkimuksessa tullaan käyttämään monivalintakysymyksiä. Parhaiten vastauksia saa antamalla vastaajilleen laajimmat mahdollisuudet vastata ja tuoda parhaiten mielipiteensä esille. Likertin asteikko on parhain vaihtoehto saamaan tähän tutkimukseen, jotta saa parhaimmat ja rehellisemmät vastaukset. Likertin asteikkoon tulee viisi asteikkoa yleensä numeroitu 1–5. 1 tarkoitetaan 'ei lainkaan samaa mieltä', 3 tarkoitetaan 'en osaa sanoa sekä 5 'ehdottomasti samaa mieltä'. Näin saadaan parhaiten vastauksia niiltäkin, jotka eivät välttämättä ole niin paljoa tutustunut aiheeseen esimerkiksi lentohäpeä ja juna-kerskailu. (Heikkilä 2014, 38–41.)

Kyselylomaketta tehdessä kannattaa alkaa suunnittelemaan sen taulukointia. Tällä tavalla lomakkeiden analysointi ja käsittely käyvät nopeammin ja huoletta. Esimerkiksi Likertin asteikolla on jo jaoteltu kysymykset numeroihin, näin voi verrata mikä numero on saanut eniten ja vähiten vastauksia tietyissä kysymyksissä. Jos haluaa esimerkiksi ikää vertailla, kannattaa antaa muuttujalla arvo joko numero tai kirjainsymbolilla. Kyselylomakkeen tuloksia tullaan laittamaan taulukoihin, jotta analysoiminen olisi selkeämpää. Havaintomatriisilla voi tarkastella taulukkoa käyttäen mitkä kysymysten vastausvaihtoehdoista olivat yleisimpiä ja mitkä ei. (Vilka 2021, luku 4.4.)

5.1.2 Lomakkeen rakenne

Kyselylomake alkaa pienellä esitystekstillä, missä kerrotaan vähän opinnäytetyöntekijästä ja kerrotaan, miksi kyselyä tehdään. Aloitustekstissä myös avataan vastaajille vastuullista matkailua sekä interrailailua. Ensimmäisissä kysymyksissä kysellään tietoja kyselyn vastaajista; ikä, sukupuoli, onko hän opiskelija yms. Lopuissa kysymyksissä kysellään aiheeseen liittyviä kysymyksiä monivalinnoilla. Kysely tulee olemaan helppo ymmärtää sekä nopea tehdä, jotta vastaajille ei tulisi tylsistymistä. Näin vastauksien analysoiminen on helpompaa ja myös selkeämpää myös tekijälle.

Kysely on jaettu neljään teemaan, jotka ovat selkeästi merkitty otsikoilla sekä jokaisella aiheella on oma sivu. Kysely alkaa kolmella kyselyllä, joiden avulla saa tietoa vastaajan taustatiedoista. Toisessa teemassa käydään läpi ilmastonmuutosta kolmella kysymyksellä. Tässä teemassa kysellään mielipiteitä esimerkiksi, miten ilmastonmuutos on vaikuttanut matkailuun. Neljännessä teemassa on viisi kysymystä liittyen interrailiin. Kyselyssä on avoimia kysymyksiä, joihin vastataan riippuen mitä on vastannut aiempiin kysymyksiin. Viimeisenä teemana on vastuullinen matkailu, jossa on 3 kysymystä. Tässä käydään läpi vastaajien vastuullisia valintoja, kun matkailee.

5.1.3 Tutkimusmenetelmän otanta ja suorittaminen

Kysely tullaan suorittamaan viikolla 43–44. Kyselyyn voi vastata viikon eli seitsemän päivän ajan. Vastauksia olisi tavoitteena saada 100 vastausta. Toki parempi se olisi aina saada enemmän, että saisi laajemmin mielipiteitä. Kysely jaetaan kahteen Facebook-ryhmään, jossa on sekä suomalaisia, että ulkomaalaisia. Vastaajien kansalaisuus ei niinkään ole merkityksellinen seikka tähän kyselyyn, sillä kohderyhmänä on Z-sukupolvi. Heikkilä muistuttaa hyvin testaamaan kyselyä, ennen kuin sen julkaisisi ympäri internettiä. (Heikkilä 2014, 49.) Joten kysely tullaan testailemaan jakamalla kysely parille henkilölle ja muokataan mahdollisten ehdotusten avulla. Lopullisen kyselyn julkaistaan kahteen Facebook-ryhmään. 'Maata pitkin matkustavat' ryhmään, jossa on 24,3 tuhatta jäsentä ja 'Interrail Travelers' ryhmään, jossa on 6,1 tuhatta jäsentä. Kysely tulee olemaan englanniksi tämän takia. Nämä ryhmät valittiin, koska ne liittyvät vastuulliseen matkailuun sekä interrailaukseen, tämä siis voi tarkoittaa sitä, että termit mitä käytetään kyselyissä ovat vastaajille tuttuja ja turvallisia. Myös vastauksien määrä voi olla suurempi, kun on tuttu aihe. Molemmissa ryhmissä on paljon jäseniä, joten vastauksia voi tulla helposti haluttu määrä. Tuloksia tullaan analysoimaan heti, kun on saatu tarvittava määrä sekä analysoimiseen tullaan käyttämään avuksi Webropol-sivuilla olevia työvälineitä.

5.1.4 Tulosten analysointi

Kyselyn vastauksia analysoidaan käyttäen apuna Webropol-sivuja, jossa kysely on tehty. Webropolissa on raportointityövälineitä, joiden avulla voi tutkia vastauksia selkeämmin. Vastauksia analysoidessaan ei oikein oteta päällimmäisenä huomioon vastaajien ikää eikä sukupuolta, sillä kyselyyn voi vastata vaan Z-sukupolviset ja sukupuolella taaskaan ei ole väliä tässä aiheessa. Ellei tule olemaan suurta eroa sukupolvien keskellä esimerkiksi naisia olisi enemmän kuin miehiä. Tärkeintä on tutkia aiheita; interrail, ilmastonmuutos sekä vastuullinen matkailu. Vastauksen vaihtoehtoja tullaan vertailemaan määrillä, missä vastausvaihtoehdossa on eniten vastauksia, tähän apuna tulee olemaan prosenttiluvut sekä taulukot. Avoimissa kysymysten kohdalla tuodaan esille yleisimmät vastaukset. Prosentit tullaan tuomaan Excel-ohjelmaan, jossa tehdään ympyrä- sekä pylväsdiagrammeja, näitä kaavoja käyttäen huomaa selkeämmin vastauksien eroavaisuus. Vastaajien henkilöllisyyttä ei kysytä, eli kysely on anonyymi.

6 Tulokset

tässä luvussa käydään läpi kyselyn saatuja vastauksia. Kysely on jaettu neljään teemaan, joille tässä luvussa on omat alaluvut. Vastauksia vertaillaan prosenttiluvuilla sekä tekemällä vastauksista pylväs- ja ympyrädiagrammeja.

6.1 Vastaajan taustatiedot

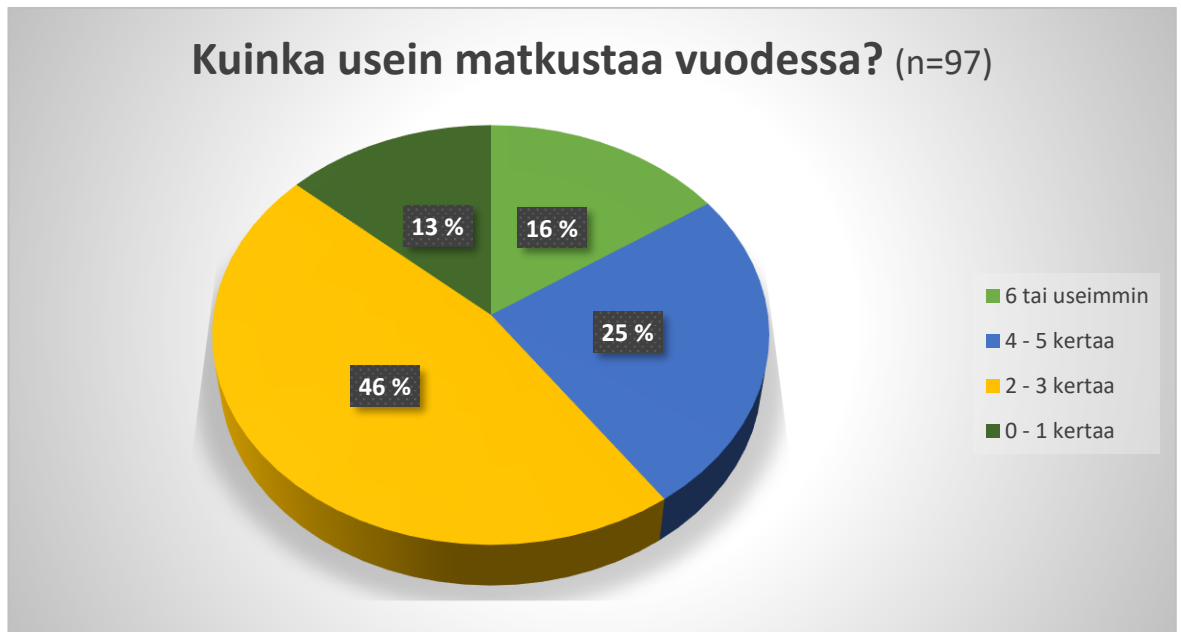
Kysely oli auki 30.10. päivästä lähtien 7.11. päivään asti eli kysely oli yhdeksän päivää auki. Kyselyyn tuli yhteensä 97 vastausta. Tavoitteena oli saada 100, joten ei saatu ihan tarpeeksi vastauksia. Näiden vastauksien kautta ei voi yleistää, että kaikki maailman Z-sukupolvet olisivat tätä mieltä interrailuksesta sekä vastuullisesta matkustuksesta. Näitä tuloksia voi käyttää hyväkseen ja tehdä päätelmiä, mitä mieltä vastaajat ovat aiheisiin liittyen. Kysymykset olivat pakollisia, paitsi kaksi avointa kysymystä, jotka olivat: ”Jos olet käynyt interrailaamassa, mitä muita kulkuvälineitä käytit?” ja ”Jos et ole ollut interrailaamassa, miksi?” nämä avoimet kysymykset tulivat esille vastaajille riippuen siitä mitä hän vastasi kysymykseen ”oletko interrailannut?”. Avoimiin kysymyksiin tuli 30–40 vastauksia, joka on hyvä määrä analysointiin.

64 % vastaajista ovat olleet 22–25-vuotiaita, toisena tulee 19–21-vuotiaat, joita oli 26 % vastaajista, kolmantena tulee 16–18-vuotiaat, joita oli 9 % vastaajista. Vikana tuli alle 16-vuotiaat, joita oli vaan 1 %.

Kyselyyn tuli enemmän vastauksia naisilta 66 %, 27 % miehiä, 4 % oli muut ja 3 % eivät halunneet kertoa sukupuoltaan. Vastaajista suurin osa oli opiskelijoita 54 %. 22 % vastaajista oli opiskelijoita, jotka myös työskentelevät, 18 % oli työssäkäyviä ja 6 % oli työttömiä. Tässä huomataan, että z-sukupolvilaiset ovat useimmiten opiskelijoita tai/ja työssäkäyviä.

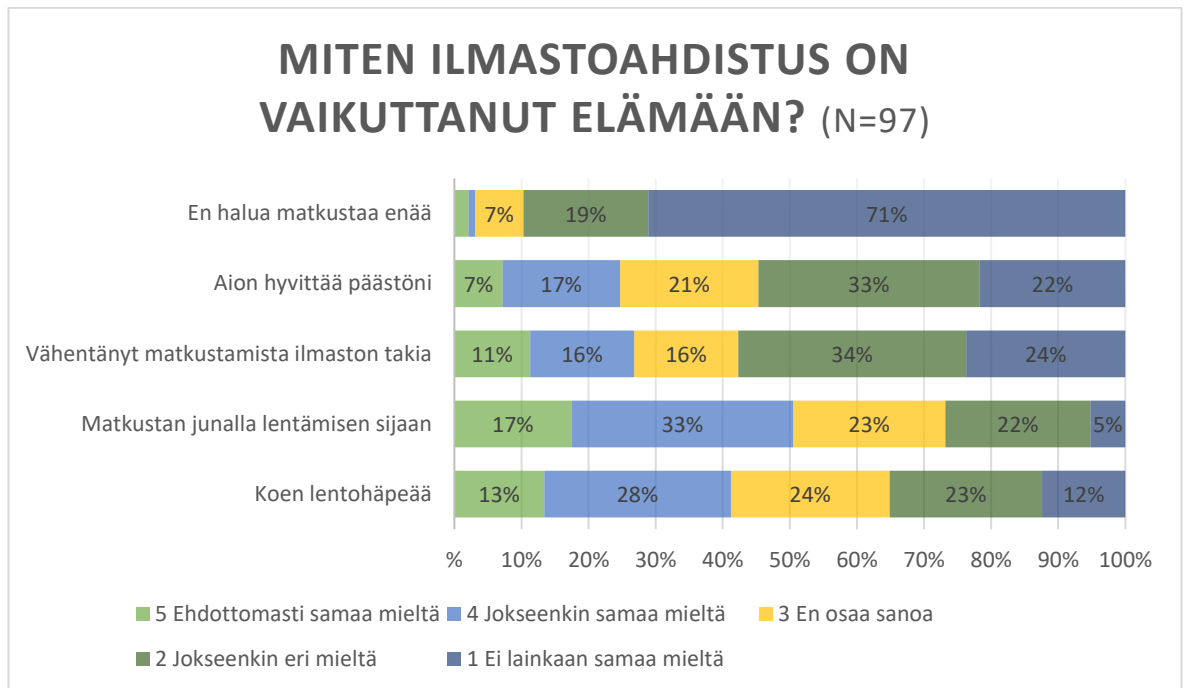
6.2 Ilmastonmuutos

Kyselyn vastaajista 81 % eli 79 ihmistä ei tiennyt, mitä junakerskailu tarkoittaa. 19 % eli 18 vastaajaa tiesi mitä termi tarkoittaa. Kuviossa 2 käydään läpi, kuinka usein vastaajat matkustavat vuodessa. 46 % vastauksista on 2–3 kertaa vuodessa, toiseksi suurin oli 4–5 kertaa vuodessa. 6 tai useimmin vuodessa vastauksia tuli 16 % ja loput 13 % oli 0–1 kertaa vuodessa. Tästä voi päätellä sen, että suurin osa ihmisistä ainakin 87 % matkustavat vuoden aikana. Tähän vastaukseen voi myös olla enemmänkin, koska 13 % tulee vastaajilta, jotka eivät matkusta ja jotka matkustavat vain kerran. Tähän tulokseen voi myös liittyä Covid-19.



Kuvio 2. Kuinka usein matkustaa vuodessa

Kuviossa 3 voi nähdä, mitä kyselyyn on vastattu riippuen ilmastoahdistukseen. Numerot 5-1 tarkoittavat Likertin asteikkoa; 1 tarkoitetaan 'ei lainkaan samaa mieltä', 3 tarkoitetaan 'en osaa sanoa' sekä 5 'ehdottomasti samaa mieltä'. Vastaajista 27 % kokevat asteikolla 4 lentohäpeää, vaihtoehdot 4–2 ovat yleisimpiä vastauksia liittyen lentohäpeään. 33 % vastaajista valitsevat 4 vaihtoehdon liittyen junan valitseminen lentokoneen sijaan, tässä kohdassa vain 5 % vastasi ei lainkaan samaa mieltä, mikä viittaa siihen, että suurin osa vastaajista, mieluiten valitsisi junan lentokoneen sijaan. Kuvion kolmannessa ja neljännessä kysymyksissä huomaa, että vastaukset ovat melko samanlaisia. Suurin osa vastaajista eivät halua taikka ole vähentänyt matkailua ilmastomuutoksen takia sekä he eivät ole maksaneet päästöjen kuluja. Viimeisessä kysymyksessä huomaa, että 71 % vastaajista on sitä mieltä, ettei ilmastoahdistus sekä ilmastonmuutos estä heitä matkustamasta. 2 % vastaajista on sitä mieltä, että he eivät halua enää matkustaa.



Kuvio 3. Ilmastoahdistus on vaikuttanut elämään

Tästä kyselyn osiosta voi huomata sen, että vastaukset ovat melko samanlaisia ja etenkin kuvion 3 viimeisen kysymyksen vastauksessa oli erittäin paljon samanmielisyyttä, mutta myös mielipiteet ovat jakaantuneet tasaisesti 5–1 välillä kuvion 3. kysymyksissä.

6.3 Interrail

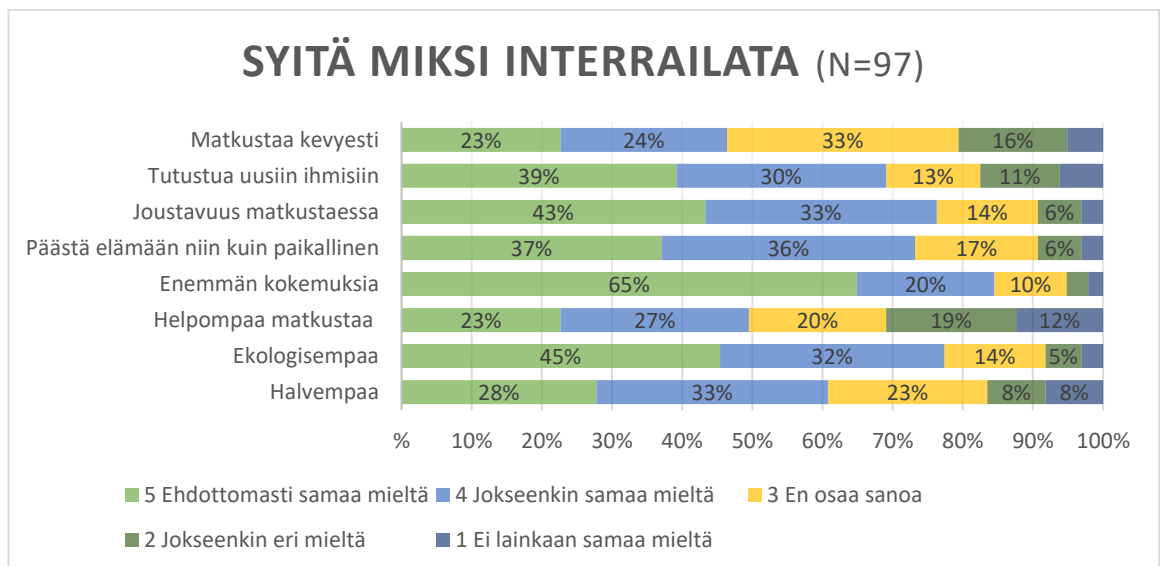
Kyselyyn vastanneista 60 % eivät ole interrailanneet ja 40 % ovat interrailanneet. Tämän kysymyksen jälkeen vastaajat pääsivät kirjoittamaan avoimeen kysymykseen syitä miksi he eivät ole olleet interrailaamassa ja ne, jotka olivat olleet interrailaamassa, pääsivät kertoamaan kulkuvälineitä, joita he käyttivät reissullaan. Taulukossa 5 on listattu yleisimmät vastaukset näihin avoimiin kysymyksiin. Vastaukset laskettiin, kuinka monesti tiettyä asiaa toistettiin, jos vastaus toistettiin yli kaksi kertaa, sana pääsi listalle. Oikealla puolella on lista kulkuvälineistä, joita eniten toistettiin avoimessa kysymyksessä. Vastauksissa tuli esille kaikki mahdolliset julkisen liikenteen vaihtoehdot. Vasemmalla puolella on lista syitä, miksi ihmiset eivät ole olleet interrailaamassa. Monesti toistettiin, että vastaaja olisi liian nuori, vaikka vastaaja oli eniten ikäluokalta 22–25-vuotiaita.

Julkiset kulkuvälineet	Miksi ei ole interrailannut
Linja-auto	Nuori
Lentokone	Covid 19
Laiva	Ei aikaa
Auto	Ei kavereita
Taksi	Ei rahaa
Metro	Matkat vie liikaa aikaa
Rautiovaunu	Suosin lentämistä

Minipakettiauto	Kallista
Lautta	1 kk liian pitkä aika

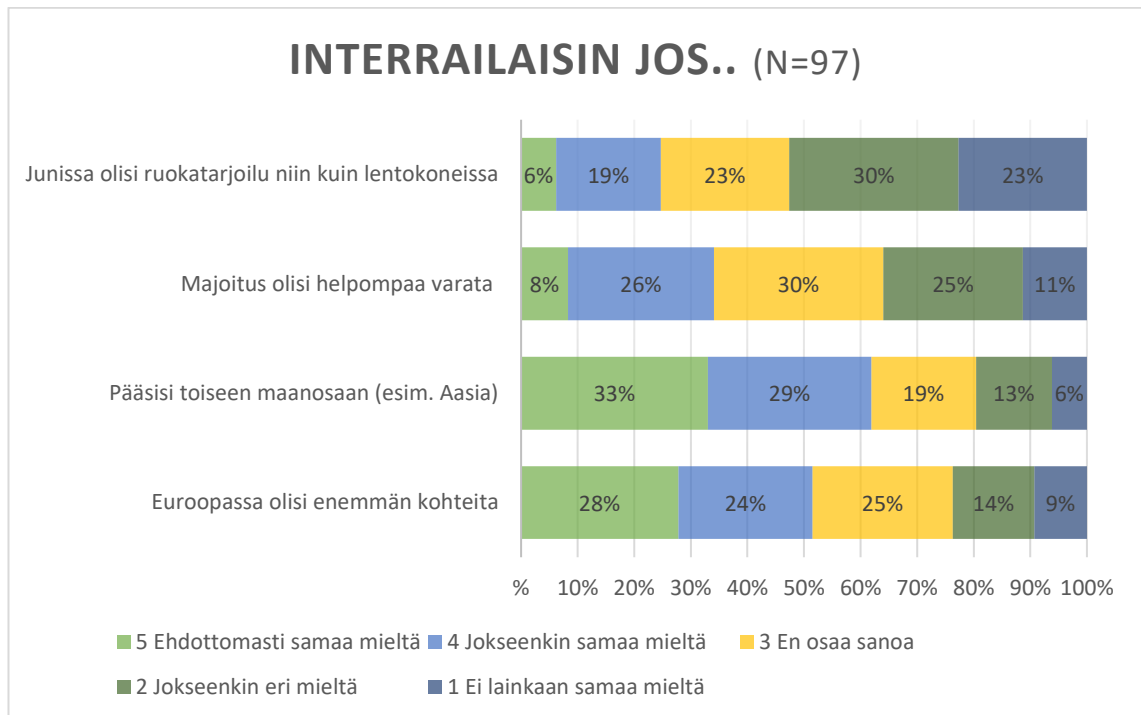
Taulukko 5. Yleiset vastaukset kysymyksistä 'Mitä muita kulkuvälineitä käytit interraililla?' ja 'Miksi et ole interrailannut?'

Kuviossa 4 on annettu kahdeksan syytä, miksi interrailata. Vastaajat ovat päässeet antamaan oman mielipiteen syihin Likertin asteikon avulla. Samanlailla kuin kuviossa 8. 27,8 % vastaajista on sitä mieltä, että interrailaaminen olisi halpaa. Tästä syystä 8,2 % eivät olleet lainkaan samaa mieltä. Huomattavaa samanmielisyyttä näkee syissä 'ekologisuus' ja 'enemmän kokemusta'; näissä syissä vastaajat ovat eniten vastanneet 5, eli ehdottomasti samaa mieltä. Tässä kyselykohdassa eniten tuli 5–3 välillä vastauksia, paitsi kohdissa 'helpompi matkustaa' ja 'matkustaa kevyesti'.



Kuvio 4. Syitä miksi interrailata

Kuviossa 5 käydään läpi erilaisia syitä miksi pitäisi mennä uudestaan tai ensimmäistä kertaa interrailaamaan. Vastaukset olivat melko tasaisia, kuten kuviosta voi myös huomata. Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että samanlainen ruokatarjoilu kuin lentokoneissa ei olisi tarpeellista. Majoituksen varaamiseen liittyvä kysymys oli vastaajien keskuudessa melko neutraali. Eli tästä voisi päätellä, ettei hotelli lennot -lomapaketti olisi niinkään vastaajien mieleen, jos interrailille tehtäisiin samanlainen konsepti. Jos voisi olla vaihtoehtona jokin muu maanosa kuin Eurooppa 33 % vastaajista lähtisi interrailaamaan. Myös interrailin laajentamista Euroopassa kannustaisi ihmisiä lähtemään interrailaamaan.



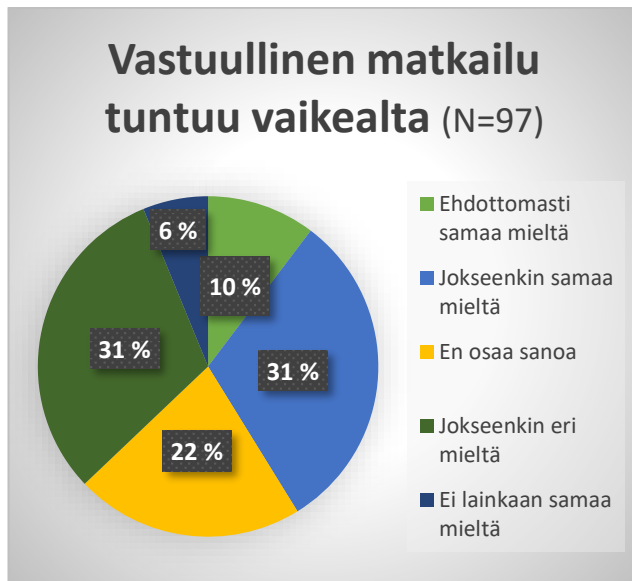
Kuvio 5. Interrailaisin, jos

Interrailaaminen voisi kiinnostaa enemmän ihmisiä, jos sitä vähän muutettaisiin tai lisättäisiin uusia ominaisuuksia. Eurooppaan voisi lisätä uusia kohteita ja lisätä myös enemmän linja-auto mahdollisuuksia. Laajentamalla interrailaamista muualle maailmaa esimerkiksi Aasiaan. Joku voisi myös hyvin kehittää interrail tyyliä matkustustavan, mutta siinä käytettäisiin enemmän linja-autoja. Ihmisiä pitäisi kannustaa enemmän interrailaamaan, etenkin niitä, jotka tuntevat olonsa liian nuoreksi.

6.4 Vastuullinen matkailu

Viimeisessä teemassa on kysymyksiä liittyen vastuulliseen matkailuun. Ensimmäisenä kysyttiin, tuntuuko vastaajien mielestä vastuullinen matkailu hankalalta kuten kuviossa 6 huomaa, että 31 % toistuu kahdesti. Toinen 31 % tulee 'Jokseenkin eri mieltä' ja toinen tulee 'Jokseenkin samaa mieltä'. Kolmanneksi suurin osa vastauksista oli kolmas vaihtoehto eli 'En osaa sanoa'.

Toisessa kysymyksessä kysyttiin mielipidettä väitteeseen paikallisten yritysten suosimiseen. Vastaajat olivat tässä melko hyvin samalla aaltopituudella. 54 % vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä ja 31 % vastaajista oli ehdottomasti samaa mieltä.

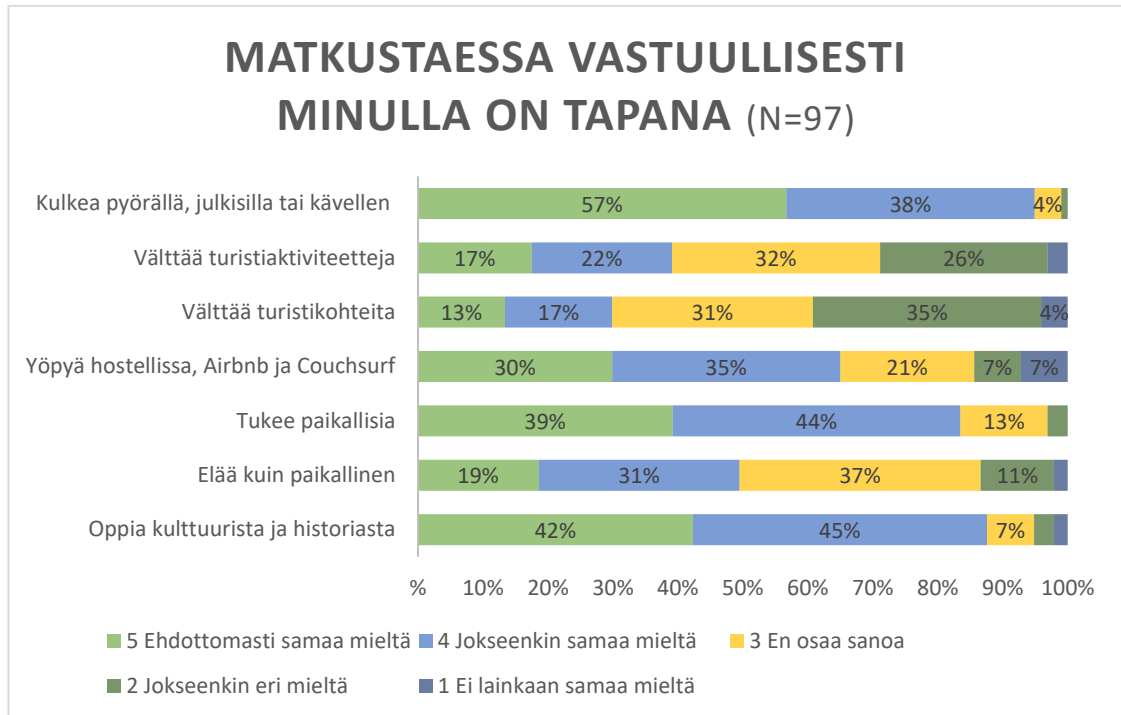


Kuvio 6. Vastuullinen matkailu tuntuu vaikealta



Kuvio 7. Matkustaessa suosin paikallisia esimerkiksi ravintoloita, majoituksia.

Viimeisessä kysymyksessä oli Likertin asteikkoon listattu seitsemän erilaista tapaa, miten matkustaa vastuullisesti. Vastaajilla on 57 % tapana kulkea kohteessa julkisilla kulkuvälineillä, polkupyörällä tai kävellen. Tässä ei ole kukaan vastannut 1 vaihtoehtoa eli 'ei lainkaan samaa mieltä'. Sekä 'jokseenkin eri mieltä' vastauksia tähän tuli vain 1 %. Välttää turistikohteita ja -aktiviteetteja tavat olivat hieman mielipiteettä jakavaa vastaajien kesken. Molemmista vastaukset painottuvat enemmän 'en osaa sanoa' ja 'jokseenkin eri mieltä' akseleille. Vastaajien kesken tuli myös hieman eroavaisuutta sen suhteen, että he eivät halua elää kuin paikalliset. Vastaajat olivat samalla aaltopituudella liittyen yöpymiseen, oppia kulttuurista ja historiasta sekä he haluavat tukea paikallisia. Kaikista näistä on 'ehdottomasti samaa mieltä' 30–42 % kuin myös 'jokseenkin samaa mieltä' 35–45 %.



Kuvio 8. Matkustaessa vastuullisesti minulla on tapana

Vastuullinen matkailu voi alkuun tuntua monelle hankalalta. Vastuullista matkailua pitäisi tuoda enemmän esille ja näyttää kaikille, miten helposti pystyy muuttamaan matkailutapojaan vastuullisemmaksi. Näissäkin kysymyksissä tuli selville, että monella vastaajalla on hieman epävarmuutta vastuullisuudesta, mutta kun tuotiin erilaisia tapoja esille, vastauksia oli enemmän 5–3 asteikoilla.

7 Pohdinta

Tässä luvussa käydään läpi kyselyn tuloksia. Tuon esille muutama päätulosta, joita vertaan tietoperustaan ja katson, onko niillä eroavaisuutta taikka tuliko jotakin odottamatonta.

Opinnäytetyön ja tutkimuksen päätavoitteena oli saada vastaus kysymykseen: Kuinka kiinnostavana Z-sukupolvi pitää interrailia vastuullisen/hitaan matkailun muotona? Kyselyn perusteella voidaan todeta, että vastaajat tahtovat matkustaa vastuullisesti. Heidän mieliteensä lentohäpeästä oli melko jakaantuva jokseenkin samaa / eri mieltä. Suurin osa vastaajista ei ole interrailannut ja yleisempänä syynä oli Covid-19 ja rahatilanne.

Alaongelma käsitteli, miten nuoret matkailijat suhtautuvat lentohäpeään. Vastausten avulla voidaan päätellä, että pieni osa kokee lentohäpeää, osa kokee vähän lentohäpeää ja osa ei koe ollenkaan. Puolet vastaajista kumminkin valitsisi junan lentokoneen sijaan. Moni vastaajista myös tahtoi mennä Covid-19 jälkeen interrailaamaan.

Toisessa alaongelmassa käsiteltiin, miten Z-sukupolvi käsittää vastuullisen/hitaan matkailun. Kyselyssä annettiin väitteeksi: ”Vastuullinen matkailu tuntuu vaikealta”. Vastauksien perusteella näyttäisi siltä, että he ovat hieman epävarmoja. Matkustamalla vastuullisesti voi tuntua aluksi hankalalta ja haasteelliselta, mutta pikaisen googlettamisen jälkeen tulee selville, että vastuullista matkailua on jo pikku asiat mitä ihmiset saattavat jo tehdä, esimerkiksi välttää muovijätettä. He myös tämän kysymyksen jälkeen vastasivat vastuullisiin tapoihin ja vastaajat olivat usein samalla kannalla vastuullisten tapojen kanssa.

Kolmannessa alaongelmassa käsiteltiin, mitkä tekijät saavat Z-sukupolven valitsemaan junaliikenteen lentämisen sijaan. Vastaajat lähtisivät interrailaamaan, jos Euroopassa olisi enemmän kohteita ja he pääsisivät myös toiseen maanosaan junalla. Näin ei tarvitsisi lentää. Vastauksista voi myös päätellä, että junalla matkustelu ja interrailaaminen on ekologisempaa kuin lentäminen. Interrailaamisessa joustavuus on paljon parempi kuin lentäen matkustaessa. Sekä vastauksien perusteella voi myös päätellä sen, että interrailatessa saa enemmän kokemuksia.

Neljännessä alaongelmassa käsiteltiin, miten nuoria matkustajia on vaikuttanut ilmastoahdistus. Vastauksien perusteella voi päätellä, ettei ilmastoahdistus ole vaikuttanut hirveästi ihmisten elämään. Vain pientä osaa on vaikuttanut ilmastoahdistus suuresti. Suurin osa vastauksista on sen kannalla, ettei tämä heidän matkustamista estäisi eikä hirveän moni heistä hyvittäisi matkan päästöjä.

7.1 Johtopäätökset

Kuvion 4. voi päätellä sen, että vastaajien mielestä interrailaamisessa saa enemmän kokemusta sekä se on paljon ekologisempaa verrattuna muihin, sekä interrailissa on enemmän joustamisen varaan esimerkiksi siinä, miten pitkään kohteessa on. Vastaajista 60 % eivät ole interrailanneet, joten odotin, että tämän kuvion lopputuloksista tulisi paljon erilaisempi. Eli enemmistö vastauksista olisivat asteikoilla 3–1, mutta eniten on vastauksia asteikoilla 5–4, joka näyttää sen, että ihmiset tietävät minkälaista interrailaaminen on, vaikkei ole itse käynyt.

Avoimista kysymyksistä huomasin, että vastaajat ovat interrailin aikana käyttäneet hyvin julkista liikennettä, mutta erittäin paljon vastauksista erottu minipakettiauto. Minipakettiauton ihailua on näkynyt paljon sosiaalisessa mediassa, etenkin TiK Tokissa sekä Instagramissa. Somessa ihailaan, että ihmiset asuvat minipakettiautoissa ja remontoivat niistä luksuskoteja sekä myös käyttävät niitä matkustusvälineenä. Tämmöistä vastausta en odottanut tulevan, mutta on hienoa havaita, että minipakettiautoelämä kuuluu myös interrailukseen. Avoimissa kysymyksissä toistettiin monesti, että tämänhetkinen pandemia on perunut monen interrailaamisen. Muutama sanoi, että interrail-lippu olisi kallis ja linja-autolla liikkuminen olisi halvempaa. Tähän väitteeseen uskon, mutta pelkästään linja-autolla liikkuminen voisi olla paljon hitaampaa kuin junalla liikkuminen.

Kuviosta 8 huomasin, että vastaajat ovat valmiita tekemään tekoja vastuullisen matkailun saavuttamiseen, mutta turistikohdeet ja -aktiviteetit ovat vielä tapoja, joista vastaajat eivät halua vielä luopua. Vastaajat eivät myöskään olleet yhtä mieltä siitä, olisivatko he kuin paikalliset. Tähän vastaustulokseen on myös voinut vaikuttaa se, ettei 'elää kuin paikallinen' selvennetty paremmin. Tästä on myös voinut tulla vastaajilla mieleen ääripää paikallisen elämästä. Vastausten perusteella voi huomata sen, että he haluavat tutustua kulttuuriin ja historiaan, tukea paikallisia ja kulkea ekologisesti.

Kyselystä myös sai selville, ettei junakerskailu eli train brag -termi ole tullut tutuksi monelle. Odotin, että tämä termi olisi tuttu monille sekä se, että he kokisivat lentohäpeää. Näitä termejä lähteissä paljon toistettiin ja väitettiin, että se olisi monille tuttu, etenkin Z-sukupolvelle. Positiivista on huomata se, ettei ilmastoahdistus ole vaikuttanut pahasti kenkään elämää, sillä melko harva vastaajista ei halua enää matkustella. He jotka, kokevat näin, kannattaisi lukea lisää vastuullisesta matkailusta, jotta he ymmärtäisivät, ettei matkailusta tarvitse luopua kokonaan.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus ja toistettavuus

Kvantitatiivinen tutkimus on kuvaileva, tämä siis viittaa sitä, että tutkimus tulee vaatimaan laajan aineiston. Tulosten tarkkuus, luotettavuus sekä yleistettävyyks tulee olemaan tärkeää. Luotettavuus jakaantuu kahdenlaiseen käsitteeseen; validiteetti ja reliabiliteetti. Validissa tutkimuksessa on saavutettu saamaan mitattua haluttuja aiheita. Validiutta tulee jo ennen kyselyn lähettämistä suunnitella hyvin. Tutkimalla paljon hyviä lähteitä ja tekemällä kysymykset tietoperustaa katsoen tarkkaa. Kysymykset tulee kattamaan koko tutkimusongelmaa. Reliabiliteetti taas tarkoittaa sitä, että tutkimus antaa tarkkoja tuloksia, jotka eivät ole sattumanvaraisia. Tässä tutkimuksessa tulokset toistuvat, joka osoittaa luotettavaa tutkimusta. Täytyy muistaa, että kohderyhmä tulee edustamaan perusjoukkoa, jota tutkitaan. Jotta tulos on luotettava molemmissa käsitteissä, täytyy olla mahdollisemman suuri otos, tiedonkeruu sekä tulosten syöttäminen sekä käsittely on tehty mahdollisemman huolellisesti ja ei välttää virheitä. (Heikkilä 2014, 10–12.) Tätä aihetta tutkiessa tulee olemaan mahdotonta saada kysytyä jokaiselta Z-sukupolven ihmiseltä tätä kyselyä. Tästä voi huomata sen, ettei tämä tutkimus tule olemaan 100 % luotettava tutkimus. Tähän kyselyyn tahdotaan 100 vastausta, jotta vastausprosentti olisi korkea, jos tulee enemmän kuin 100, sen parempi luotettavuus. Tässä kyselyssä on pyritty ottamaan huomioon tietoperustassa käytyjä aiheita sekä tutkimusongelmaa.

7.3 Oma oppiminen

Tämä opinnäytetyö oli itselleni opettavainen ja mielenkiintoinen kokemus. Tämän projektin tekemisen avulla opin paljon enemmän vastuullisesta ja hitaasta matkailusta ja opin myös paljon enemmän teoriaa ja mahdollisuuksia interrailauksesta, mikä on hyvä vertailu omaan kokemukseen. Oppimieni pohjalta pyrin itsekkin matkustamaan vastuullisemmin ja valitsemaan junaliikenteen lentokoneiden sijaan. En halua vajota ilmastoahdistukseen, vaan haluan elää elämää ja kokea uusia asioita, mutta ympäristöystävällisesti.

Opin tämän projektin aikana lukemaan paremmin lähteitä ja kritisoimaan, onko lähde luotettava vai ei. Opin myös kirjoittamaan lähteitä ja ne alkoivat tulemaan luonnostaan, eikä tarvinnut tarkistaa olenko tehnyt oikein. Aluksi oli hieman vaikeaa rytmittää työssä käymistä sekä opinnäytetyön tekemistä. Jotkut viikot olivat rankempia kuin toiset, mutta sain tehtyä annetut tehtävät ajalleen ja olen ylpeä siitä mitä olen saavuttanut.

Haastavinta itselleni tässä opinnäytetyössä oli kyselyn luominen. En ole aiemmin tehnyt kyselyä, joten kysymysten luominen oli aluksi hieman hankalaa ja yhdistää ne tietoperustaan. Mutta melko nopeasti opin ja ymmärsin, miten kysymykset luonnostuvat. Tämä oli myös ensimmäinen kerta, kun käytin Webropolia. Se oli aluksi erittäin sekava ja oli vaikea

käsittää, olenko laittanut asetukset oikein, että kysely menee hyvin ja sen saa vietyä Excelliin ilman ongelmia. Kun sain vastaukset, tulokset oli helppo siirtää Excelliin ja Webropol loppujen lopulta oli helppo käyttää. Tämän kokemuksen jälkeen osaan käyttää Webropolia ja käyttää sitä tuleviin kyselyjen tekemiseen. Sekä kyselytutkimuksien tekeminen tulee menemään paljon paremmin.

Tutkimusmenetelmän valitseminen oli aluksi hieman hankalaa, sillä ne eivät olleet hirveän hyvässä muistissa. Valitsin ensimmäisenä tutkimusmenetelmäksi haastattelun, mutta kysely oli paljon tehokkaampi ja paljon parempi tapa saada vastauksia kysymyksiini lyhyessä ajassa. Sekä olen jo kerran tehnyt haastattelututkimuksen, joten kyselyn tekeminen oli mielestäni mainiota harjoittelua.

Opin projektia tehdessään uusia käsitteitä ja sain enemmän tietoa tutuista käsitteistä. Itse olen ollut interrailaamassa, joten aihe oli itselleni mielenkiintoinen ja tutustuminen vastuulliseen matkailuun oli myös kiinnostavaa, ja opin sen kautta paljon. Huomasin, että pystyn parhaiten keskittymään opinnäytetyön kirjoittamiseen yksin. Aloin käymään kirjastoissa, aluksi kävin Oodissa, joka oli erittäin meluisa, joten siellä en pystynyt hirveästi keskittymään, mutta aloin käymään kotini lähellä olevalla kirjastolla, siellä sain kirjoittaa omassa rauhassa ja ei kuulunut muiden ääniä. Meillä oli ystäväni kanssa tapaamisia, missä tehtiin yhdessä omia opinnäytetöitä tai toisia koulutehtäviä. Itse en saanut siinä hirveästi aikaseksi mitään, mutta se oli mainio keino saada uusia näkökulmia ja mielipiteitä. Tapaukset myös auttoivat rentoutumaan ja ymmärsin etten ole yksin tässä.

Opin myös sen, että pitää kuunnella itseään. Jos minulla aamulla tuntui siltä, etten saisi yhtään tekstiä aikaseksi sinä päivänä, en silloin avannut läppäriä. Välipäivä tekivät hyvää ja huomasin, että pystyin keskittymään paljon paremmin levänneen päivän ajan. Lupasin myös itselleni, etten ota tästä opinnäytetyöstä stressiä, joten pidin viikonloput aina vapaina töistä sekä opinnäytetyöstä.

Mielestäni opinnäytetyö onnistui hyvin ja tein parhaani sen eteen. Opin tästä paljon uutta ja uskon, että tulevaisuudessa tulen käyttämään näitä opittuja juttuja. Jos minulla olisi ollut toimeksiantaja tai olisin jakanut kyselyn sosiaalisessa mediassa, joka on enemmän Z-sukupolvelle. Vastauksia olisi varmasti tullut enemmän, mutta vastauksia oli mielestäni ihan tarpeeksi analysoimaan tuloksia. Ensi kerralla pyrin suunnittelemaan enemmän ja hankkimaan paljon enemmän aikaa tällöisen tekemiseen.

Lähteet

Aventura s.a. Vastuullinen matkailu. Luettavissa: <https://www.aventura.fi/vastuullinen-matkailu>. Luettu: 2.9.2021.

Bradford, A. & Salem, J. 14.7.2021. 10 Important ways to be a responsible traveller in 2021. Luettavissa: <https://www.nomadasaurus.com/10-ways-to-be-a-responsible-traveler/>. Luettu: 18.10.2021.

Business Finland s.a. Kestävä kehitys ja tulevaisuuden trendit. Luettavissa: <https://www.businessfinland.fi/suomalaisille-asiakkaille/palvelut/matkailun-edistaminen/tuotekehitys-ja-teemat/kulttuurimatkailu/culture-creators/kestava-kehitys-ja-tulevaisuuden-trendit>. Luettu: 1.9.2021.

CO2Esto s.a. Todellisia päästövähennyksiä. Luettavissa: <https://co2esto.com/>. Luettu: 12.10.2021.

Coffey, H. 10.1.2020. Flyskam: What is the flight-shaming environmental movement that's sweeping Europe? Luettavissa: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/flygskam-anti-flying-flight-shaming-sweden-greta-thornberg-environment-air-travel-train-brag-tagskryt-a8945196.html>. Luettu: 19.10.2021.

Dimock, M. 17.1.2019. Defining generations: Where millennial end and generation Z begins. Luettavissa: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2019/01/17/where-millennials-end-and-generation-z-begins/>. Luettu: 26.10.2021.

Diwanji, P. 27.7.2021. How do we know someone is old enough to use our apps. Luettavissa: <https://about.fb.com/news/2021/07/age-verification/>. Luettu: 26.10.2021.

Ekomatkaajat s.a. Vastuullinen matkailu. Luettavissa: <https://www.ekomatkaajat.fi/vastuullinenmatkailu/>. Luettu: 2.10.2021.

Finnair. 2019. Push for change. Luettavissa: <https://www.finnair.com/fi/fi/pushforchange>. Luettu: 9.10.2021.

Hagagy, A. 9.12.2019. Aviation industry to counter flight shaming movement: IATA chief. Luettavissa: <https://www.euronews.com/2019/11/05/aviation-industry-to-counter-flight-shaming-movement-iata-chief>. Luettu: 19.10.2021.

Hallamaa, L. 18.8.2018. Tapio Pesola näyttäisi lapsilleen mielellään maailmaa, mutta hän ei lennä vapaa-ajalla: ”Vaikka söisi koko vuoden vegaaniruokaa, ei pysty kompensoimaan kaukomatkojen päästöjä”. Luettavissa: <https://www.hs.fi/elama/art-2000005794323.html>. Luettu: 6.10.2021.

Heikkilä, T. 2008. Tilastollinen tutkimus. Edita, Helsinki. Luettu: 18.10.2021.

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Edita Publishing Oy, Helsinki. Oppimateriaali. Luettavissa: <http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>. Luettu: 18.10.2021.

Hidasta elämää. 19.10.2016. Hidas matkailu – 5 syytä matkustaa hitaammin. Luettavissa: <https://hidastaelamaa.fi/2016/10/hidas-matkailu-5-syyta-matkustaa-hitaammin/#ed11facb>. Luettu: 30.9.2021.

Hyyry, J. 2019. Kansalaiskysely ilmastonmuutoksen herättämistä tunteista ja niiden vaikutuksista kestäviin elämäntapoihin. Kantar TNS Oy, Sitra. Luettavissa: <https://media.sitra.fi/2019/08/21153439/ilmastotunteet-2019-kyselytutkimuksen-tulokset.pdf>. Luettu: 6.10.2021.

Interrail s.a.a. The future of train travel. Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/plan-your-trip/sustainable-tourism-europe/future-train-travel>. Luettu: 23.9.2021.

Interrail s.a.b. What is sustainability? Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/plan-your-trip/sustainable-tourism-europe/what-is-sustainability>. Luettu: 23.9.2021.

Interrail s.a.c. Interrail Global Pass. Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/global-pass>. Luettu: 23.9.2021.

Interrail s.a.d. How to use your Interrail paper pass. Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/what-is-interrail/how-use-your-interrail-pass>. Luettu: 2.9.2021.

Interrail s.a.e. Interrail Italy Pass. Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/one-country-pass/italy>. Luettu: 23.9.2021.

Interrail s.a.f. Interrail One Country Pass. Luettavissa: <https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/one-country-pass>. Luettu: 23.9.2021.

Kananen, J. 2011. Kvantti - Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylän Ammattikorkeakoulu. Jyväskylä. Luettu: 18.10.2021.

Kilroy s.a.a. Opas hitaaseen matkailuun. Luettavissa: <https://www.kilroy.fi/blogi/hitaan-matkustamisen-salat>. Luettu: 30.9.2021.

Kilroy s.a.b. Aloita Interrail-seikkailusi täältä! Luettavissa: <https://www.kilroy.fi/interrail?destination=13767&activity=175>. Luettu: 1.9.2021.

KLM. 2019. Mitä sinä voit tehdä. Luettavissa: https://flyresponsibly.klm.com/fi_fi#key-points?article=WhatYoudo. Luettu: 9.10.2021.

LAB8. 2.2019. 7 'Hospitality Eco Trends. s 6. Luettavissa: https://www.haaga-helia.fi/sites/default/files/file/2020-11/lab8_hospitalityecotrends_2019.pdf. Luettu: 2.9.2021.

Lepistö, M. 8.6.2019. USA:ssa uutisoidaan: Ruotsi keksi sanan lentomatkaajien syyllistämiseen. Luettavissa: <https://www.verkkouutiset.fi/usassa-utisoidaan-ruotsi-keksi-sanantomatkaajien-syyllistamiseen/#79d48e31>. Luettu: 19.10.2021.

Mkono, M. 2020. Eco-anxiety and the flight shaming movement: implications for tourism. Journal of Tourism Futures. Luettavissa: <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/JTF-10-2019-0093/full/pdf?title=eco-anxiety-and-the-flight-shaming-movement-implications-for-tourism>. Luettu: 6.10.2021.

Morrison, V. 6.12.2017. What Is Responsible Travel? Luettavissa: https://www.huffpost.com/entry/what-is-responsible-travel_b_9730434. Luettu: 14.10.2021.

Mäki-Ullakko, H. 2019. Kestävästi lomalla. Suomen kuluttajaliitto. Luettavissa: https://www.kuluttajaliitto.fi/wp-content/uploads/2016/01/KestavastiLomalla_esite.pdf. Luettu: 9.10.2021.

Nair, P. 12.6.2017. Will millennial and gen Z rule the workforce by 2020? Luettavissa: <https://www.growthbusiness.co.uk/will-millennials-and-gen-z-rule-workforce-2020-2551152/>. Luettu: 26.10.2021.

Parkkinen, S. 15.4.2018. Ilmastoahdistus aiheuttaa vihaa, surua ja syyllisyyttä – Aalto-yliopisto tarjoaa opiskelijoille tukea ilmastonmuutoksen käsittelyyn ja muistuttaa toivosta. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-10140284>. Luettu: 9.10.2021.

Pihkala, P. 2019. Mieli maassa? Ympäristötunteet. Helsinki: Kirjapaja

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-growsidUS-KCN1T4220?_ga=2.188487022.711963629.1568196297-1521986567.1568196297. Luettu: 9.10.2021.

Salme, R. 2.2019. Ronja Salmen Kolumni: Ilmastotunteet ovat viestejä minulta minulle. Luettavissa: <https://wwf.fi/wwf-lehti/wwf-lehti-2-2019/ronja-salmen-kolumni-ilmastotunteet-ovat-viesteja-minulta-minulle/>. Luettu: 12.10.2021.

Spunout. 2021. How to make the most of Interrailing. Luettavissa: <https://spunout.ie/life/travel/interrailing>. Luettu: 23.9.2021.

Sustainable Travel. 2020a. Inspiring Responsible Travel. Luettavissa: <https://sustainabletravel.org/our-work/responsible-travel/>. Luettu: 1.10.2021.

Sustainable Travel. 2020b. Travel Better. Luettavissa: <https://sustainabletravel.org/get-involved/travelbetter/>. Luettu: 1.10.2021.

Swarbrooke, J. & Horner, S. 2007. Consumer Behavior in Tourism. Second edition. Luettavissa: https://books.google.fi/books?hl=fi&lr=&id=j7ey-vBGPgvIC&oi=fnd&pg=PP2&dq=consumer+behavior+in+tourism+swarbrooke+2007&ots=ybNy_C04gz&sig=Yc3ibpDp4ajpMvy-2h0lqGpbGoU&redir_esc=y#v=onepage&q=consumer%20behavior%20in%20tourism%20swarbrooke%202007&f=false. Luettu: 25.9.2021.

SYKE. 15.1.2019. 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: 9.10.2021.

Tallholm, J. 18.2.2021. Millennialit vs. Z-sukupolvi: Nämä erot ratkaisevat markkinoinnissa. <https://www.salesforce.com/fi/blog/2021/y-sukupolvi-vs-z-sukupolvi.html>. Luettu: 26.10.2021.

Tommola, M. s.a. Vastuullinen kuluttaminen: Matkustaminen. Luettavissa: <https://www.kulttajaliitto.fi/materiaalit/vastuullinen-kuluttaminen-matkustaminen/>. Luettu: 2.10.2021.

Vilkkä, H. 1.3.2021. Tutki ja kehitä. E-kirja. Luettavissa: <https://www.elibrary.com/fi/book/9789523701731>. Luettu: 19.10.2021.

VR s.a.a. Interrail-liput. Luettavissa: https://www.vr.fi/junaliput/interrail?gclid=CjwKCAjwy7CKBhBMEiwA0Eb7anlZ8QC0xpheYiF3cBAIqSUbdLZuEwcpqnG9-iyJ43uNDWUDSaqBixoCVwAQAvD_BwE. Luettu: 23.9.2021.

VR s.a.b. Junaillaan yhdessä ilmasto raiteilleen. Luettavissa: <https://ilmastoraiteilleen.vr.fi/>. Luettu: 12.10.2021.

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: 9.10.2021.

Liitteet

Liite 1. Kyselylomake

Responsible travel and interrail

 Mandatory fields are marked with an asterisk (*) and must be filled in to complete the form.

My name is Meiju Ritvanen, I'm a student at Haaga-Helia University of Applied Sciences. I'm doing my thesis about generation Z and their responsible traveling and interrailing. This study will be part of the thesis.

The questionnaire is voluntary, and your responses will remain confidential and anonymous. The questionnaire will require approximately 5-10 minutes to complete. The results of the study will be available at Theseus in the end of December 2021.

Thank you for helping!

Background details

1. Age *

- Younger than 16
- 16 - 18
- 19 - 21
- 22 - 25

2. Gender *

- Woman
- Man
- Other
- I don't want to tell

3. I am ... *

- Student
- Employee
- Unemployed
- Student who also works

Next

Responsible travel and interrail

i Mandatory fields are marked with an asterisk (*) and must be filled in to complete the form.

Climate change

4. Do you know the term "train brag"? *

- Yes
- No

5. How often you travel on average per year? *

- 6 or more times
- 4 - 5 times
- 2 - 3 times
- 0 - 1 time

6. How has climate anxiety affected your life?

(5 - Strongly agree 4 - Agree 3 - Not certain 2 - Disagree 1 - Strongly disagree) *

	5	4	3	2	1
I experience flight shame	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I travel by train instead of airplane	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I have reduced traveling for climate reasons	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I'll compensate my emissions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I don't want to travel anymore	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Previous

Next

Responsible travel and interrail

i Mandatory fields are marked with an asterisk (*) and must be filled in to complete the form.

Interrail

7. Have you interrailed? *

- Yes
 No

10. Reasons why I (would) interrail

(5 - Strongly agree 4 - Agree 3 - Not certain 2 - Disagree 1 - Strongly disagree) *

	5	4	3	2	1
Cheaper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ecological	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Easier to travel by a train than an airplane	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
More experiences	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Getting to live like a local	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Flexibility while traveling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
To meet new people	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Travel light	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. I would interrail if ... / I would go again if ...

(5 - Strongly agree 4 - Agree 3 - Not certain 2 - Disagree 1 - Strongly disagree) *

	5	4	3	2	1
There would be more destinations in Europe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I could travel in another continent (e.g., Asia)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accommodations would be easier to book	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trains would have food service like on airplanes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Previous

Next

Responsible travel and interrail

i Mandatory fields are marked with an asterisk (*) and must be filled in to complete the form.

Responsible travel

12. Traveling responsibly feels difficult *

- Strongly agree
- Agree
- Not certain
- Disagree
- Strongly disagree

13. When traveling you try to prefer and choose local accommodation, restaurant etc. *

- Strongly agree
- Agree
- Not certain
- Disagree
- Strongly disagree

14. When traveling responsibly I tend to (5 - Strongly agree 4 - Agree 3 - Not certain 2 - Disagree 1 - Strongly disagree) *

	5	4	3	2	1
Learn about the culture and history	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Live like a local	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Support local companies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sleep in hostel, Airbnb, Couchsurf	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoid tourist attractions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Avoid tourist activities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Go by a bike, public transportation or walk to places	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Previous

Submit