

Anna-Emilia Haapakoski

HIDAS MATKAILU OSANA MATKAILUN MURROSTA

Sisällönanalyysi ja diskurssianalyysi media-aineistosta

Lapin yliopisto

Pro gradu -tutkielma

Matkailututkimus

2021

Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: Hidas matkailu osana matkailun murrosta – Sisällönanalyysi ja diskurssianalyysi media-aineistosta

Tekijä: Anna-Emilia Haapakoski

Sivumäärä: 116 + 1 liite

Koulutusohjelma/Oppiaine: Matkailututkimus

Työnlaji: Pro gradu -työ

Vuosi: 2021

Tiivistelmä:

Matkailu puhuttaa, niin mediassa, kuin ihmisten keskuudessa muutenkin. Matkailu muuttuu, mutta miten ja miksi? Samalla kun mediassa aiheisiin liitetyt puhutavat eli diskurssit kuvaavat aiheita, ne merkityksellistävät niitä. Ylläpitämällä erilaisia diskursseja media sekä heijastaa että luo matkailun sosiaalista todellisuutta. Ennen koronapandemiaa mediassa uutisoitiin usein siitä, kuinka matkailun kasvu on nopeaa. Mutta mitä on *hidas matkailu* – ilmiö, joka on alkanut esiintyä mediassa viime aikoina yhä useammin?

Aiempi tutkimuskirjallisuus on hahmotellut hidasta matkailua yksittäisen matkailumuodon sijaan uutena paradigmana. Hidas matkailu ilmentää tällöin laajempaa ajatustapojen muutosta kohti vastuullisempaa matkailukulttuuria ja tavoitetta kestävästä matkailusta. Tutkielmani teoreettinen viitekehys muodostuu näistä matkailututkimuksen olennaisista paradigmaattisista käsitteistä. Sosiaaliseen konstruktionismiin nojaten perustan tutkielmani oletukselle, että median muuttuvia diskursseja analysoimalla matkailun kulttuurisen muutoksen tarkastelu mahdollistuu. Tutkielmani yleisenä tavoitteena on tuottaa tietoa hitaasta matkailusta ja sen ilmentämisestä sekä uutta luovista matkailun kulttuurisista merkityksistä Suomessa.

Tutkimuskohteenani on *hitaan matkailun diskursiivinen rakentuminen mediassa*. *Päätutkimuskysymykseni* on: Kuinka hidas matkailu kytkeytyy matkailun murrokseen mediassa? Tutkimukseni aineisto koostuu 19 suomenkielisestä mediatekstistä, jotka käsittelevät hidasta matkailua. Tavoitteeni on tuottaa mahdollisimman monipuolista ja hyödyllistä tietoa hitaan matkailun ilmiöstä Suomen kontekstissa. Analysoin aineistoani aineistolähtöisen sisällönanalyysin sekä diskurssianalyysin avulla: sisällönanalyysi keskittyy etsimään tekstien sisältöjen merkityksiä, ja diskurssianalyysi siihen, kuinka merkityksiä tuotetaan.

Tutkimukseni osoittaa, että hidas matkailu rakentuu median diskursseissa monimutkaiseksi ilmiöksi. Hidas matkailu on sosiokulttuurinen ilmiö, jonka avulla muuttuvaa matkailun todellisuutta voidaan kielellistää. Mediassa se kuvaa matkailua vastuullisen matkailun näkökulmasta ja osallistuu näin rakentamaan vastakertomusta matkailun kestäättömille sosiaalisille käytänteille. Hidas matkailu on kannanotto ja osa matkailun uudelleenajattelua matkailun murroksessa. Tutkielmani argumentoi, että on tärkeää, että sekä matkailijat ja matkailutoimiala mukauttavat matkailun diskursseja kestäväan kehitykseen ja edistävät hitaampaa vastuullisempaa matkailua etenkin ilmastokriisin edellyttämänä.

Avainsanat: matkailututkimus, hidas matkailu, kestävä matkailu, vastuullinen matkailu, media, sosiaalinen konstruktionismi, sisällönanalyysi, diskurssianalyysi

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO.....	4
2. MIKÄ IHMEEN HIDAS MATKAILU?.....	11
2.1 Hidas matkailu -käsitteen taustaa.....	11
2.2 Hitaus liikkumisen ja kokemuksen ulottuvuutena matkailussa	13
2.3 Hidas matkailu sosiokulttuurisena ilmiönä.....	18
3. KESTÄVÄN MATKAILUN DISKURSSI.....	23
3.1 Kestävä matkailu tavoitteena	23
3.2 Vastuullinen matkailu	26
3.3 Hidas matkailu suhteessa matkailun kestävään kehitykseen	29
4. JAETUN TODELLISUUDEN DISKURSIIVINEN RAKENTUMINEN.....	33
4.1 Sosiaalinen konstruktionismi ja diskurssit.....	33
4.2 Media ja matkailu	36
4.3 Tutkimuksen teoreettisten lähtökohtien ja empirian välinen suhde.....	39
5. AINEISTO JA MENETELMÄT.....	40
5.1 Aineistolähtöinen sisällönanalyysi	40
5.2 Diskurssianalyysi mediaesityksistä.....	41
5.3 Aineiston keruu ja analyysin vaiheet	42
5.4 Tutkimusetiikka ja tutkijan positio	46
6. MEDIAN REPRESENTAATIO HITAASTA MATKAILUSTA	49
6.1 Matkailun murroksen kuvaaminen mediassa.....	50
6.2 Hitaus matkailun murroksen diskursseissa	59
6.3 Hidas matkailu: mahdollisuudet ja haasteet.....	64
7. HITAAMPI VASTUULLISEMPI MATKAILU	73
7.1 Toive vastuullisemmasta matkailusta	73
7.2 Ilmastohuoli ja yhteisöllisyys saavat hidastamaan	82
7.3 Hidas matkailu matkailun uutena paradigmana.....	87
8. MATKAILUN UUSI MERKITYKSELLISYYS	92
8.1 Muuttaako hitaus matkailua?	92
8.2 Muuttaako hitaus matkailijaa?	97
8.3 Hidas matkailu vastakertomuksena muuttuvassa matkailijaidentiteetissä.....	101
9. YHTEENVETO	105
KIITOKSET	109
LÄHTEET	110
LIITE 1	117

Kuvioluettelo

Kuvio 1. Hidas matkailu – kokonaismatkakokemus.....	17
Kuvio 2. Ekologinen vastuullisuus maata pitkin matkustavien yhteisössä	21
Kuvio 3. Hidas matkailu osana kestäväää kulutusta... ..	31

Taulukkoluetelo

Taulukko 1. Aineiston järjestely ja jaottelu.....	45
Taulukko 2. Mediatekstien aiheet ja puhujat.....	46

Hitaus. Hitaus ja matkailu.

Vulkanus oli antiikin jumala, joka teki kellarissaan hitaasti ja huolellisesti hienoja koruja. Merkurius puolestaan oli nopeuden, kaupan ja vaihdon jumala. Näin kertoo Italo Calvino kirjassaan Kuusi muistiota tulevalle vuosikymmenelle.

Millaista olisi matkustaa Vulkanuksen seurassa? Saako siihen mukaan hiljaisuutta, hitautta ja muita sellaisia asioita, joista saattaa huomaamattamme seurata hyvää elämää?

Ainakin antamalla matkoille aikaa ja tilaa muotoutua mieleisikseen tulee soveltaneeksi hidasta ajattelemista ja toimimista. Asiat ottavat oman aikansa ja tilansa. Niistä ei välttämättä tule koskaan valmiita matkoja. Miksi pitäisikään?

Mitä Merkurius olisi moisesta mieltä? Hän taitaa olla matkailualalla se näkyvämpi ja kuuluvampi jumala, jolla on kiire myydä ensi kauden tuotteensa asiakkaille ja varmistaa vähintään tasainen, mutta mieluummin kasvava kassavirta. Joutaako matkailuala hidastelemaan?

Onko sillä edes tarjota hitaita tuotteita ja palveluita matkailijoille? Vaatiiko Merkurius tykkittämään ihmisiä vauhdilla sisään ja vauhdilla ulos hotelleista, retkiltä ja heidän omista elämyksistään?

Vulkanus ja Merkurius voivat lyödä kättään silloin, kun hitaus ja nopeus kohtaavat oikeassa kulmassa, eikä kummankaan tarvitse kiirehtiä, tönä eikä odottaa toistaan.

Soile Veijola, Matkasanakirja hiljaisuuteen, 2018

1. JOHDANTO

Matkailusta on tullut merkittävä osa nopeaa ja liikkuvaa nykyaikaamme. Tavalla tai toisella matkailu koskettaa yhä useamman ihmisen elämää. Matkailun määrä kasvoi maailmanlaajuisesti kiihtyvää tahtia aina vuoden 2020 koronapandemiaan saakka. ”Vuonna 2030 ulkomaille matkustaa jo 1,8 miljardia ihmistä vuodessa” ennusti Maailman matkailujärjestö UNWTO:n vuonna 2019. Suomen matkailussa vuosi 2019 oli neljäs peräkkäinen ”kasvuvuosi”, ja tällä hetkellä on vain ajan kysymys, koska matkailun määrä palautuu entiselle tasolleen kriisin jälkeen. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2020, s. 1, 4.) Kuitenkin, kuten Euroopan komissio toteaa: ”Meidän on nähtävä välittömien hätäaputoimien ylitse matkailun ja liikenteen tulevaisuuteen EU:ssa ja pohdittava, miten näistä aloista tehdään selviytymiskykyisiä ja kestäviä. Meidän on hyödynnettävä kriisin opetuksia ja ennakoitava sen aikaansaamia uusia suuntauksia ja kulutus-tottumusten muutoksia.” (Euroopan komissio, 2020, s. 16.) Matkailun kasvu ei saa olla kehityksen ainoa mittari, vaan matkailua on ymmärrettävä, viestittävä ja kehitettävä holistisemmin.

Matkailusta puhutaan yhtenä maailman suurimmista toimialoista (World Travel & Tourism Council, 2020; Goodwin, 2011, s. 7), eikä syyttä, sillä arviolta joka kymmenes työpaikka nojaa matkailuun (WTTC, 2020). Matkailu toimialana käsittää lukuisten julkisen sektorin, paikallisyhteisöjen ja yksityisten toimijoiden toimenpiteiden muodostaman kokouman, jolla vastataan matkailijoiden tarpeisiin, tavoitellaan taloudellista hyvinvointia ja parempaa elintasoja (Andriotis, 2018, s. 147). Samalla matkailu on sosiaalinen, kulttuurinen ja yhteiskunnallinen voima, jonka vaikutukset ympäristöön ovat moninaiset ja merkittävät, osin tuntemattomat (Franklin, 2003; Higgins-Desbiolles, 2006). Matkailulla on potentiaalia edistää kestävä kehitystä ei vain taloudellisesti, mutta myös sosiaalisesti, kulttuurisesti, poliittisesti ja ekologisesti (esim. Goodwin, 2011). Onkin siksi ongelmallista, että muiden taloudellisten toimialojen tapaan matkailu on jäänyt koukkuun nopean kasvun tavoitteluun, johtaen sen kehityksen ristiriitaisuuteen kestävyys tavoitteiden kanssa (Higgins-Desbiolles, 2018, 2010).

Matkailun kasvu on jo pidemmän aikaa aiheuttanut paikallisia ja globaaleja haasteita sekä ekologiselle, sosiaaliselle että taloudelliselle kestävyydelle ja lisännyt huolta vakavista globaaleista ongelmista, kuten ilmastonmuutoksesta ja paikallisen kulttuuriperinnön katoamisesta (Hall & Lew, 2009; Goodwin, 2011; Leslie, 2012; Sharpley, 2009). Matkailun kasvaessa *matkailukäytänteidemme* merkitys on kasvanut. On havaittu, että erityisesti nykyisen matkailun nopeutta priorisoiva kulttuuri ja matkustustottumukset aiheuttavat suuria ongelmia etenkin matkailun ekologiselle kestävyydelle (Gössling, Hanna, Higham, Cohen & Hopkins, 2019; Gössling, Hall

& Weaver, 2009; Cohen, Higham & Cavaliere, 2011). Ilmastonmuutoksen kannalta huolestuttavinta on se, kuinka lentämisestä on tullut sosiaalinen normi, jota matkailun yhteiskunnalliset rakenteet ja diskurssit ylläpitävät (Gössling, ym., 2019).

Hidas matkailu on matkailuilmiö, joka on viimeisen kuluneen vuosikymmenen aikana noussut puheenaiheeksi useissa akateemisissa, matkailualan ja median konteksteissa. Hidas matkailu ei ole vain uusi matkailun trendi, vaan se liittyy matkailuilmiönä laajempaan *vastakertomukseen*, joka rakentuu nykyisten länsimaisten diskurssien ylläpitämän matkailijaidentiteetin rinnalle etenkin akatemiassa ja kuluttajien toimesta (ks. Cohen, ym. 2011). Hidasta matkailua tukee ja ilmentää suurempi joukko uusia matkailun ilmiöitä, jotka kyseenalaistavat nykyisen ”nopean matkailun” normit todistaen globaalia muutosta ihmisten *tietoisuudessa*. Matkailututkimuksen piirissä puhutaan muutoksen edelläkävijöistä, jotka etsivät uusia tapoja olla maailmassa; tapoja, jotka ovat yhteensopivia kestävän globaalin tulevaisuuden kanssa. Uudet matkailijat arvostavat hidasta, pientä ja paikallista: he vaalivat yhteyksiä ja vuorovaikutusta sekä merkityksellisiä kokemuksia, jotka auttavat heitä kehittymään yksilöllisesti ja yhteisöllisesti. (Ateljevic, 2020, s. 469.)

Suomessa hitaan matkailun ilmiön voi nähdä rakentuvan useissa eri konteksteissa. Kuluttajien toimesta se kielellistyy erilaisissa merkityksenannoissa, jotka ovat esillä etenkin erilaisissa matkailijoiden muodostamissa mediayhteisöissä. Näistä yhteisöistä kenties merkittävin on *Maata pitkin matkustavat* -Facebook ryhmä, jossa on jo yli 20 000 jäsentä. Kandidaatin tutkielmassani (Haapakoski, 2020) analysoin kyseisen yhteisön julkaisuja hitaan matkailun viitekehystä, teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla, tarkastellakseni, kuinka maata pitkin matkailu kasvavana matkailuilmiönä kytkeytyy matkailun ekologiseen vastuullisuuteen. Tutkielma herätti halun syventää tulkintaani ilmiöstä, etenkin kun samoihin aikoihin tuore suomen kielen termi ”hidas matkailu” alkoi esiintyä mediassa yhä useammin. Tämä vahvisti näkemystäni siitä, että ilmiö on merkityksellinen tutkimuskohde.

Se *mitä* ja *miten* matkailusta puhutaan, vaikuttaa siihen *millaista* matkailu on ja millaista se tulee olemaan. On nähtävissä viitteitä siitä, että ihmiset laajemmin ovat valmiita omaksumaan uudenlaisen näkökulman matkailuun. Mediassa matkailun *diskurssien* voidaan nähdä antavan viitteitä muutoksesta. Kun matkailusta puhutaan uusin tavoin, sille luodaan uusia *merkityksiä*. Sillä, miten asioita, ihmisiä tai yhteiskunnallisia ongelmia nimetään, voi olla hyvinkin konk-

reettisiä yhteiskunnallisia seurauksia. (Väliverronen, 1998.) Havaintojeni pohjalta hidas matkailu Suomen mediassa ilmentää muuttunutta yhteiskunnallista diskurssia, joka mahdollistaa laajemman sosiokulttuurisen muutoksen tarkastelun (Fairclough, 1997, s. 72–73).

Hidas matkailu on ilmiönä hyvin tärkeä ja ajankohtainen, sillä käsite liitetään akateemisessa kirjallisuudessa usein globaalisti kestävä matkailun tulevaisuuteen erityisesti matkustamisen ilmastovaikutuksia käsittelevässä kirjallisuudessa (esim. Cohen ym. 2011; Dickinson ym. 2011; Peeters, Szimba & Dujnisveld, 2007) sekä paikallisesti kestävä matkailun ja laadullisen matkailukehityksen mahdollisuuksiin matkakohteissa ja matkailuyrityksissä (esim. Serdane ym. 2020; Veijola 2014; Caffyn, 2012; Conway & Timms, 2010). Suomessa hidasta matkailua ei tässä yhteydessä ilmiönä itsessään ole vielä vastaavalla tavalla tutkittu, mutta eri medioissa käsitettä on käytetty samoissa yhteyksissä. Olennaista tämän tutkielman kannalta ei niinkään ole se, mitä hidas matkailu on, vaan mitä se ilmentää ja implikoi mediassa.

Hidasta matkailua käsittelevä kirjallisuus ei tarjoa tarkkaa määritelmää sille, mikä on hidasta matkailua. Hidas matkailu on ennen kaikkea näkökulma matkailuun, joka muovautuu suhteessa aikaan (esim. Moira, Mylonopoulos & Kondoudaki 2017; Fullagar, Wilson & Markwell, 2012). Tutkimuskirjallisuudessa hidas matkailu muodostaa usein teoreettisen viitekehyksen, jonka kautta matkailua merkityksellistetään uusintavin tavoin. Samoin kandidaatin tutkielmassani hidas matkailu tarjosi viitekehyksen maata pitkin matkustavien ekologisen vastuullisuuden tarkasteluun (Haapakoski, 2020). Hidas matkailu ilmiönä on kielellisesti ja visuaalisesti medioiden välityksellä muodostunut ja muotoutuva käsitteellinen kokonaisuus, joka esittää vaihtoehdon modernille länsimaiselle matkailukäsitykselle (Guiver & McGrath, 2016; Fullagar ym. 2012; Lumsdon & McGrath, 2011).

Hidasta matkailua on tarkasteltu eniten matkailijanäkökulmasta. Aiempi tutkimuskirjallisuus korostaa hitaan matkailun vahvaa kokemuksellista ulottuvuutta sekä matkailijan läheisempää yhteyttä ympäristöön (Veijola ym., 2019; Veijola, 2014; Fullagar ym., 2012; Lumsdon & McGrath, 2011; Dickinson & Lumsdon, 2010). Lapin yliopiston *Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot* -hanke (2016–2017) tarkasteli hitauden, hiljaisuuden ja taiteen teemoja monitieteisesti matkailun kontekstissa, kartoittaen niiden terveysvaikutuksia sekä tuote- ja palvelukehityksen mahdollisuuksia Suomessa (Erkkilä, Veijola, Sinisammal, Honkasilta, Vikman, Höckert, Carlin & Light, 2017). Hitaus ja hiljaisuus onkin tunnistettu Suomen matkailututkimuksessa tärkeinä teemoina tarkasteltaessa matkailun aistillisia ulottuvuuksia ja mahdollisuuksia.

sia matkakokemuksessa (Veijola, Höckert, Carlin, Light & Säynäjäkangas, 2019; Säynäjäkangas & Veijola, 2018; Veijola, 2014; ks. myös Matkailua lähelle -hanke, ILA). Tulevaisuuden tutkimuksen piirissä hidas matkailu tunnustetaan tärkeänä tulevaisuuden teemana muun muassa ajallisten ja maantieteellisten etäisyyksien hallinnan näkökulmasta (ks. esim. Heinonen, 2011).

Kansainvälinen tutkimuskirjallisuus on käsitellyt hidasta matkailua sosiokulttuurisena ilmiönä, joka rakentuu matkailijoiden välillä diskursiivisesti eli kielellisten kuvausten avulla. Matkailijat, jotka haluavat *hidastaa*, kehittävät uusia tapoja matkailla ja tietoisesti ajatella matkailua hitaammin, ja jakavat näitä ajatuksia toisilleen. (Guiver & McGrath, 2016; Fullagar ym. 2012; Lumsdon & McGrath, 2011.) Hidas matkailu näyttäytyy toisiinsa kytkeytyvinä ideoina. Nimes-tään huolimatta ilmiön keskiössä ei niinkään ole hitaus itsessään vaan ennemminkin nopeuden tavoittelemattomuus (Lumsdon & McGrath, 2011, s. 265). Hidas matkailu voidaan nähdä kehittyneen vastakohtana nopealle matkailulle sekä niin kutsutulle *massaturismille* (Conway & Timms, 2010). ”Hidas” on tässä yhteydessä matkailuun liitetty merkitys, joka kyseenalaistaa vauhdin ja määrän merkitykset, ja edistää sen sijaan näkemystä, jossa arvostetaan syvempiä suhteita sekä toisiin ihmisiin että paikkoihin (Fullagar ym. 2012, s. 228). Median kautta matkailun ilmiöitä, kuten hidasta matkailua voidaan ymmärtää kulttuurisessa kontekstissa tarkastelemalla yhteiskunnan eettisiä ja ideologisia arvoja (Germann Molz, 2009).

”Hitaan matkailun” käsitteen esiintyminen Suomen mediassa on jo itsessään tutkimuksellisesti kiinnostavaa, sillä näkökulma näyttäytyy osin nykyisten matkailun normien vastaisena. Tähän liittyy etenkin tutkimuskirjallisuuden esitys hitaasta matkailusta laajemmin vastuullisen matkailun paradigmana, tulevaisuuden ”uutena matkailuna.” (Higgins-Desbiolles, 2018; Moira, ym. 2017; Guiver & McGrath, 2016; Dickinson & Lumsdon, 2010; Hall 2009.) Kuluttajat uuden matkailukulttuurin edustajina ajavat muutosta. Julkiset diskurssit ja niissä esitettävät ideologiset arvot ovat kuitenkin merkittävässä roolissa sosiaalisten käytänteiden rakentumiseksi (Higgins-Desbiolles, 2018). Tässä tutkielmassa tarkastelen hidasta matkailua merkityksiä sisältävänä ja seurauksia tuottavana diskursiivisena ilmiönä mediassa.

Teoreettisesti tutkimukseni nojaa todellisuuden sosiaalisen rakentumisen näkökulmaan. Täten tutkimukseni ontologiset ja epistemologiset lähtökohdat maailmasta ja tiedon luonteesta ovat *sosiaalisen konstruktionismin* näkemyksen mukaisia. Sosiaalinen konstruktionismi tarjoaa tutkimuksellisen viitekehyksen erilaisille kielellisille lähestymistavoille, ja sitä voidaan käyttää kattokäsitteenä erilaisten kulttuuristen ilmiöiden tarkastelussa (Puusniekka & Saaranen-Kaup-

pinen, 2006). Tutkielmassani käsitän matkailukulttuurin ja sen ilmiöiden muodostuvan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa, jota on mahdollista tarkastella kielen avulla. Ihmiset tekevät selkoa maailmasta jaetuin merkityksin. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019, s. 9; Gergen, 1999, s. 47–49.) Kielen avulla merkityksellistetään niitä kohteita, joita kuvataan puheen, tekstien ja visuaalisen viestinnän keinoin (Jokinen, Juhila & Suoninen, 2016).

Sosiaalisen konstruktionismin näkökulmasta diskurssit, kielellisen viestinnän tuottamat ja ylläpitämät aiheisiin liitetyt *puhetavat*, ovat olennaisia (Pietikäinen & Mäntynen, 2019; Jokinen, ym. 2016; Johnstone, 2008). Diskurssit luovat ja ylläpitävät ideologisia järjestelmiä, yleisiä uskomuksia maailmasta ja siitä, mikä on luonnollista (Johnstone, 2008, s. 29). Kun jotain aihetta systemaattisesti merkityksellistetään ja kuvataan tietyistä näkökulmista ja tietyllä tavalla, rakentuu aiheesta yleinen käsitys. Eri diskurssit kamppailevat yhteiskunnassa siitä, mikä niistä ”valitaan”. Esimerkiksi ilmastonmuutos on ollut ilmiönä niin merkittävä, että sen diskurssi on pakottanut yhteiskunnan eri toimijoita mukauttamaan omia diskurssejaan siihen sopiviksi. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019.)

Media uutisoi matkailusta aktiivisesti ja osallistuu rakentamaan matkailun merkityssysteemejä erilaisten representaatioiden avulla. Esimerkiksi Germann Molz (2009) on esittänyt, että länsimainen media on koko matkailun modernin aikakauden ajan ihannonut matkailun ja liikkumisen nopeutta diskursseissaan. Liikkumattomuutta ja paikoillaan olemista puolestaan on merkityksellistetty ”vääräksi” ja ”epänormaaliaksi”. (Germann Molz, 2009, s. 283.) Media vaikuttaa matkailun kulutuskulttuuriin luomalla yleisiä asenteita, arvostuksia ja matkailun normeja. Se voi ylläpitää kestäättömiä matkailun ja liikkumisen diskursseja sekä osallistua luomaan uusia. (ks. Gössling ym., 2019; Germann Molz, 2009.)

Diskurssianalyysi on yritys jäljittää tekstien, diskurssien ja sosiokulttuuristen käytäntöjen välisiä yhteyksiä (Fairclough, 1997, s. 29). Fairclough'n (1997) mukaan yhteiskunnallisia ja sosiokulttuurisia muutoksia tarkasteltaessa median tutkiminen on kiistattoman merkityksellistä. Ajatus diskurssien voimasta kytkeytyy niiden kykyyn kuvata sekä jatkuvasti rakentaa sosiaalista todellisuutta ja ympäröivää maailmaa. Kun käytämme kieltä kuvaamme paitsi aihetta, myös toisiamme, itseämme ja aikaamme sekä sen kulttuurisia rakenteita ja käytänteitämme. (Pietikäinen & Mäntynen, 2009.) Mediatekstit ovat *mediaesityksiä* eli niissä kuvattujen aiheiden representaatioita, jotka esittävät ja samalla myös rakentavat jaettua todellisuutta. Esitysten myötä aiheet liittyvät osaksi laajempia yhteiskunnallisia diskursseja. (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 90.) Mediatekstit esittävät eri henkilöiden ja tahojen puhetta. Tyypillisesti yksittäisessä

uutisessa kudotaan monien ihmisten diskurssien representaatiot, eli monet puheäännet yhdeksi verkoksi. (Fairclough, 1997, s. 105.) Alustavat, keskeneräiset ja ristiriitaiset kulttuuriset ja yhteiskunnalliset muutokset ilmenevät median muuttuvissa diskurssikäytännöissä, ja näitä muutoksia tutkittaessa mediatekstit ovat arvokasta materiaalia (Fairclough, 1997, s. 73).

Matkailua käsittelevissä mediasisällöissä tapahtuva muutos alkoi jo ennen globaalia koronapandemiaa. Lähivuosina kaukomatkailuun kannustavien diskurssien rinnalla muun muassa massaturismiin ja liikamatkailuun liittyvät kriittiset kuvaukset ovat lisääntyneet. Sosiaalisessa mediassa moni matkailija on huomannut, että usein toistuva ”oluttuoppikuva-päivitys” Helsinki-Vantaan The Oak Barrelista ei enää saavuta samanlaista suosiota kuin ennen (Kuusela, 2018). Sen sijaan suosiotaan kasvattavat toisenlaiset matkailun ilmiöt, kuten lähimatkailu, staycationit ja maata pitkin matkailu (ks. Räikkönen, ym. 2018). Usein puhutaan, että matkailu muuttuu. Sen sanotaan jopa olevan ”murroksessa”. Ajassamme esiintyvien matkailun nykyistä ja tulevaa kulutuskulttuuria muovaavien diskurssien tarkastelu tulee entistäkin tärkeämmäksi koronakriisin edessä. Matkailun määrän jatkuvasti kasvaessa ja matkailun ympäristövaikutusten voimistuessa on tärkeää löytää keinoja luoda kestävämpää matkailukulttuuria. Voiko vastauksia löytyä *hitaudesta*?

Tutkimuskohteeni on hitaan matkailun diskursiivinen rakentuminen mediassa. Päättökysymykseni on: *Kuinka hidas matkailu kytkeytyy matkailun murrokseen mediassa?* Tutkimukseni osakysymyksiä ovat: *Millainen kuvaus hitaasta matkailusta rakentuu mediatekstien avulla? Mitä kulttuurisia merkityksiä hidas matkailu saa mediateksteissä? Mitä media puhuu matkailun vastuullisuudesta? Millaisia mahdollisuuksia ja haasteita hidas matkailu esittää kestävän matkailun kehittämiseen Suomessa?*

Tutkielma edustaa laadullista tutkimusperinnettä. Tavoitteeni ei ole tuottaa tilastollista yleistystä vaan yhteiskuntatutkimukselle ominaisesti tarjota historiallisesti spesifin kohteen mahdollisimman hyvin jäsentynyt kuvaus (Mäkelä, 1990, s. 42). Diskurssianalyttisessä tutkimuksessa tutkijalla on keskeinen rooli todellisuuden tuottajana (ks. esim. Gergen, 1999). Tutkimuksellani en vain passiivisesti tulkitse ilmiötä kuin se sellaisenaan ilmenee, vaan osallistun sen rakentamiseen. Matkailuntutkijana haluan tuottaa kontribuution parhailaan sosiaalisesti rakentuvaan matkailun vastakertomukseen, joka mediassa, akatemiassa ja matkailumarkkinoilla kyseenalaistaa ja haastaa nykyisiä matkailun normeja.

Tutkielmani aineisto koostuu suomalaisen uutismedian julkaisuista, jotka käsittelevät hidasta matkailua. Aineisto koostuu 19 mediatekstistä, jotka ovat uutisia ja lehtiartikkeleita. Mediatekstit on julkaistu *Iltasanomissa*, *Kalevassa*, *Ylen uutisissa*, *Helsingin Sanomissa*, *Maaseudun Tulevaisuudessa*, *Iisalmen Sanomissa* ja *Iltalehdessä*. Analysoin aineistoani hyödyntäen sisällönanalyysin ja diskurssianalyysin yhdistelmää. Tutkimuskysymysteni kannalta menetelmien yhdistäminen mahdollistaa syvemmän analyysin *hitauden* merkityksistä ja täten monipuolisen tiedon tuottamisen hitaan matkailun ilmiöstä. Sisällönanalyysin avulla keskityn tunnistamaan tekstin sisällön merkityksiä. Diskurssianalyttisesti tarkastelen puolestaan sitä, kuinka näitä merkityksiä tuotetaan. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 117.) Analysoin media-aineistoni sisältöä aineistolähtöisesti. Analyysimenetelmä perustuu siihen, että tutkimusaineistosta pyritään luomaan teoreettinen kokonaisuus siten, että analyysiyksiköt eivät ole ennalta sovittuja, vaan ne valitaan aineistosta tarkoituksen ja tehtävänasettelun mukaisesti. Sosiaalisen konstruktionismin ja diskurssien muodostama viitekehys sekä perustelee sitä, miksi tällaista informaatiota on relevanttia tarkastella, että selittää ja tukee metodologista menettelyäni. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 108.)

Tutkielmani ensimmäisessä pääluvussa esittelen hidasta matkailua aiemman tutkimuksen ja kirjallisuuden avulla. Aloitan tarkastelemalla hidas matkailu -käsitteen taustaa, minkä jälkeen siirryn tarkastelemaan hitauden merkityksiä ja hitaan matkailun rakentumista sosiokulttuurisena ilmiönä. Luvussa kolme avaun tutkielmani keskeiset käsitteet. Tämä luku käsittelee laajoja matkailututkimuksen – ja sen ylittäviä teemoja, kestävyyttä ja vastuullisuutta. Ne muodostavat ilmiöllisen taustan, johon rakennan tutkielmani argumentointia. Neljännessä luvussa esittelen tutkimukseni teoreettisen viitekehysten: avaun sosiaalisen konstruktionismin epistemologiaa sekä siihen pohjautuvaa teoriaa diskursseista, minkä jälkeen täsmennän tutkimuskohteeni ja tutkimuskysymykseni. Luvussa viisi kerron tarkemmin tutkimusprosessin kulusta ja esittelen aineistoni sekä käyttämäni analyysimenetelmät. Tässä luvussa analysoin myös omaa tutkijan positiotani sekä pohdin tutkimukseeni liittyviä eettisiä kysymyksiä ja näkökulmia. Luvut kuusi, seitsemän ja kahdeksan ovat tutkielmani tulosluvut, joista jokainen käsittelee yhtä kolmesta pääteemasta, jotka ovat: matkailun murros, vastuullinen matkailu ja matkailun uusi merkityksellisyys. Luku yhdeksän toimii tutkielmani yhteenvetona, jossa esitän johtopäätökset, pohdin tutkimukseni luotettavuutta, kontribuutiota sekä jatkotutkimusaihioita.

2. MIKÄ IHMEEN HIDAS MATKAILU?

”Oletko koskaan palannut matkalta ja tuntenut olosi väsyneemmäksi kuin ennen matkan alkamista? Ulkomailla lomailun ei tosiaankaan tarvitse aiheuttaa tällaista tunnetta ja yksi ratkaisu matkustamisesta aiheutuvaan uupumukseen on 'slow travel' eli ns. hidas matkailu. Kyseessä on konsepti, joka kasvattaa suosiotaan reissaajien keskuudessa tasaiseen tahtiin. Unohda perinteinen käsitys matkustamisesta, suositut turistikohteet ja massiiviset must see -kohteiden listat. Hidas matkailu vie sinut matkustamisen juurille - lähelle paikallisia, läsnä nykyhetkeen.” (Opas hitaaseen matkailuun/ Kilroy 2020)

2.1 Hidas matkailu -käsitteen taustaa

Hidasta matkailua ymmärtääkseen sitä on verrattava nopeaan matkailuun tai niin kutsuttuun ”nykymatkailuun”. Matkailu on ollut hidasta paljon kauemmin, kuin se on ollut nopeaa. Ennen lentojen yleistymistä paikkojen etäisyydet olivat pitkiä, eikä matka maailman kolkasta toiseen ollut ihmiselle itsestään selvä siirtymä. (Dickinson & Lumsdon, 2010; Gardner, 2009; Franklin, 2003.) Tapamme suhtautua matkustamiseen on muuttunut merkittävästi etenkin lentämisen yleistymisen myötä. Nykyään kauaskin tuntuu olevan lyhyt matka, sillä matkustamisesta on tullut niin helppoa ja nopeaa. *Hidden Europe* -lehden toimittajan Nicky Gardner (2009) esittää tämän johtaneen siihen, että ”samalla kun matkoja tehdään enemmän kuin koskaan ennen, yhä harvemmin arvostetaan matkustamista itsessään. Matkan tekemisen nautinnon on verhonnut malttamaton odotus perille pääsystä.”

Viime vuosien aikana yhä useammat matkailijat ovat havahtuneet tiedostavampaan (mindful) tapaan matkustaa ja tapaan ajatella matkailua (ks. Sheldon, 2020). Hitaan matkailun kohdalla kyseessä on pyrkimys luopua modernin matkailun *suorittamisesta* ja vaalia luonnollista suhdetta *aikaan ja ympäristöön* (Dickinson & Lumsdon, 2010; Gardner, 2009). Gardnerin (2009) kuuluisan luonnehdinnan mukaan ”kun matkailija valitsee matkustaa hitaasti, hän mahdollistaa syvemmän suhteen *paikkoihin ja ihmisiin*, joita matkansa varrella kohtaa” (Gardner, 2009, s. 1). Suomessa tuskin vielä kovinkaan moni tuntee nimitystä ”hidas matkailu”, sillä se on varsin tuore sanapari. Kansainvälinenkin kirjallisuus ja mediat puhuvat ilmiöstä eri nimityksillä tai sitä pelkästään kuvaillen. Kahdella kuluneella vuosikymmenellä hidasta matkailua on hahmoteltu maailmalla useiden eri kirjoittajien, sen puolesta puhuvien matkailijoiden sekä tutkijoiden toimesta. Toistuvissa teemoissa hitaus yhdistetään kokemuksen laatuun, merkityksellisyyteen, yhteyksien luomiseen ja ympäristön sekä maailman monimuotoisuuden arvostamiseen.

(Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 4.) Hidas matkailu muotoutuu jatkuvasti edelleen eri kirjoittajien tuottamissa kielellisissä merkityksenannoissa ja suhteisena (ks. Guiver & McGrath, 2016). Seikkailijattaret, naisille suunnattu yhteisöllinen verkkomedia kuvaa seuraavasti:

”Ilmastonmuutos on kaikkien huulilla ja samasta syystä moni on muuttanut matkailutottumuksiaan. Hitaampi matkailu, lähimatkailu ja merkityksellinen matkailu ovat ajan teemat, elämyksellisyys on läsnä kaikessa ja toisaalta myös suorittamisen välttäminen. Lähellä nähdään mahdollisuudet seikkailuun ja kaukomatkailijat suuntaavat entistä kaukaisempiin kohteisiin, onhan maailma pienenyt. Samaan aikaan näen maata pitkin matkailun ja hitaan matkailun nostavan reissaajien keskuudessa entistä enemmän päätään. Itse matkafilis on päämäärä”. (Santanen, Seikkailijattaret, 2020)

Hitaan matkailun määritelmä ei ole selkeä, mutta siihen liittyy tietynlaisia toistuvia kuvauksia, kuten *hidas matkailu, hitaampi matkailu, hitaus ja hidastaminen*. Sen sijaan että nähdään tavoiteltavana matkustaa mahdollisimman usein ja kauas, halu matkustaa hitaammin, kunnioittaa ympäristöä ja tuntea, matka merkitykselliseksi korostuu. Hidas matkailu kietoutuu muihin nykyhetken matkailutrendeihin ja teemoihin, mutta myös ilmastonmuutoksen ja kestävä matkailun diskurssiin. (ks. Higgins-Desbiolles, 2018; Dickinson ym., 2011.) Jälkimmäisessä yhteydessä sitä ei kuvailta pelkkänä matkailun trendinä vaan näkemyksenä, jollainen kaikkeen matkailuun olisi perusteltua omaksua (Moira, ym., 2017). Hidas matkailu liittyy *ajan, paikan ja itsen* kokemiseen. Howardin (2012) mukaan se on liikkuvuus-olemisen (mobile-existential) filosofinen kysymys, joka kantaa merkityksiä yksilöllisellä sekä laajemmalla sosiokulttuurisella tasolla. (Howard, 2012, s. 12.)

Hidas matkailu on sanana peräisin englanninkielisistä sanoista ”slow travel” ja ”slow tourism”. Ne kuvaavat ilmiötä toistaiseksi tutummin kuin suomenkielinen vastine, sillä slow-etuliite yhdistetään paremmin ilmiön taustalla olevaan ajatustapaan ja filosofiaan (*slow living*) eli elämän tahdin rauhoittamiseen, merkitysten uudelleen arviointiin ja tiedostavaan läsnäoloon: hetkessä elämiseen (ks. Honoré, 2007). Englanninkielistä sanaa ”slow travel” käytetään usein yhteyksissä, joissa hidasta matkailua kuvataan matkailijan näkökulmasta. Sana ”slow tourism” puolestaan viittaa tyypillisemmin näkökulmaan matkailun kehittämisestä, ja sen voi nähdä esiintyvän esimerkiksi kansainvälisissä uutismedioissa (Dickinson & Lumsdon, 2010). Suomen kielessä ovat esiintyneet yleensä käyttöyhteydestä riippumatta englanninkielinen ”slow travel”, välimuoto ”slow-matkailu” sekä pikkuhiljaa vakiintuva ”hidas matkailu”. Joissain tapauksissa näitä käytetään synonyymeinä. Keskeisintä on kuitenkin niiden taustalla vaikuttava hitausajatelu, joka matkailuun yhdistetään.

2.2 Hitaus liikkumisen ja kokemuksen ulottuvuutena matkailussa

Kun odotuksesta, kiireestä, vauhdista ja suorituksista, on nykyinen hektinen arki tehty, usein matkailukin joutuu osaksi niin sanottua oravanpyörää. Lomamatkat massiivisten ”must see-kohteiden listoineen” muodostuvat suorituksiksi muiden mukana, tai ne nähdään ainoina mahdollisina keinoina irrottautua hektisestä ”normaalista”: pakomatkoina nopeasti ja mielellään mahdollisimman kauas. Matkakohteissa ansaittu vapaa-aika halutaan niin ikään käyttää mahdollisimman tehokkaasti ja ennättää kokea mahdollisimman paljon. (ks. Honoré, 2007.)

Hitaus kokemuksen näkökulmasta (experience) perustuu tästä vahingollisesta aikakäsityksestä tai niin kutsutusta ”kroonisesta kiireestä” irrottautumiseen paremman hyvinvoinnin tavoittelomiseksi (Honoré, 2007). Franklin (2003) näkee nopean aikamme syntyä uusille matkailun muodoille, joissa hidastamisen rituaalien kautta pyritään maksimoimaan ei jonkin seuraavan, vaan kuluvan hetken merkitys (Franklin, 2003, s. 19). Diskursiivisesti sana *hidas* saa merkityksensä vastakohtana *nopealle*. Länsimaisen suorituskeskeisen nyky-yhteiskunnan nopeus ja tehokkuus ovat paradoksaalisesti johtaneet tunteeseen ajan puutteesta sekä ihmisten erkaantumiseen heidän oikeasti arvostamistaan asioista. Hidastamalla halutaan palauttaa jälleen yhteys omaan itseen sekä ympäristöön: paikkoihin ja ihmisiin. (ks. slowmovement.com; Andriotis, 2018; Conway & Timms, 2010; Franklin 2003.)

Hitaus liikkuvuuden (mobility) näkökulmasta on myös fyysisesti hitaampaa matkustamista. Hidas matkailija liikkuu kirjaimellisesti hitaammin: valitsee matkustaessaan lentämisen sijasta ensisijaisesti hitaammat kulkumuodot kuten junat, bussit ja hitaat lautat sekä taittaa autoilun sijasta lyhyemmät välimatkat mieluummin kävellen tai pyöräillen, jotta yhteys ympäristöön säilyy. Hitaan matkailun ympäristönäkökulma korostaa hitaampien eli ympäristöystävällisten kulkuneuvojen käyttämistä, jotta luonnonympäristö ei kärsi matkailun seurauksena. (Dickinson & Lumsdon, 2010.) Hitaan matkailun näkökulmasta matkakokemus nähdään holistisena kokonaisuutena, jossa matkustaminen kohteeseen on yhtä tärkeä osa matkaa eikä vain keino päästä perille (Fullagar ym., 2012; Dickinson & Lumsdon, 2010). Laajemmassa liikkuvuuden diskursissa ”hitaus” tai ”hidastaminen” viittaavat tiedostavampaan matkustukseen ja matkailutottumuksiin, joita määrittää tahdin sijasta laatu ennen määrää, sekä henkisen kuorman, että matkailun aiheuttaman ympäristökuorman keventämiseksi (Lumsdon & McGrath, 2011; Fullagar ym., 2012; Dickinson & Lumsdon, 2010). Liikkumisen hidastaminen ulottuu matkustusvaihetta pidemmälle, koko matkailuprosessin kokonaisvaltaiseen hidastamiseen, mukaan lukien matkan

odotuksen, välimatkat, matkan teon sekä kohteessa vietetyn ajan ja aktiviteetit. Matkojen lisäksi, viipymät ovat tyypillisesti pidempikestoisia, mikä hidastaa liikettä. (Lumsdon & McGrath, 2011; Dickinson & Lumsdon, 2010; Gardner, 2009.)

Vaikka luontoympäristö kuuluu hitaan matkailun ydinarvoihin, matkailunmuotona se eroaa *ekomatkailusta* siinä, että hitaassa matkailussa holistinen eli kokonaisvaltainen hyvinvointi näyttäytyy hidastamisen suurimpana tavoitteena tai motivaationa, jota positiiviset ympäristövaikutukset seuraavat ja johon ne kytkeytyvät (Caffyn, 2012, s. 77). Lentämisen välttämisen tai sen vähentämisen motiivit eivät perustu pelkästään matkailun ympäristövaikutusten minimoimiseen, vaan matkailijat perustelevat hitaampien matkustusmuotojen suosimista usein niiden kokemuksellisuuden kautta (Haapakoski, 2020; Dickinson & Lumsdon, 2010). Kokemuksen kannalta henkinen hidastaminen näyttäytyy fyysistä hidastamista tärkeämpänä. *Ajallisen irrottautumisen* halu kytkeytyy hyvinvoinnin ulottuvuuteen. (Fullagar, ym. 2012.) Hitaus on matkailijalle ei-materiaalinen hyvinvointia tuottava ”hyödyke”, joka tuo lisäarvoa kokemukseen. Hidastaminen ja pysähtyminen voidaan nähdä aikana *reflektoida* sitä, mikä on aitoa, merkityksellistä ja elämänlaadun kannalta olennaista. Matkakokemusten korkea laatu liitetään hitaaseen matkailuun, mutta se koostuu pääosin immateriaalisista elementeistä, kuten hitaudesta, hiljaisuudesta ja luonnollisen ympäristön aistihavainnoista. Hitaus ja hiljaisuus ovat arvokkaita jo itsessään, mutta ne myös mahdollistavat syvempiin ruumiillisiin ja moniaistillisiin kokemuselottuvuuksiin pääsyn. (ks. Veijola ym., 2019; Veijola, 2014; Sheldon, 2020; Pink, 2002.)

Sheldonin (2020) mukaan tiedostavamman (mindful) matkan aikana, joka on hitaampaa, yksinkertaisempaa, ihmiselle luonnollisempaa ja aitoa, syntyy usein flow-kokemuksia, jotka voivat tarjota välähdyksiä erilaisesta todellisuudesta. Hetkelliset välähdykset ovat kytköksissä huippukokemuksiin, joita esiintyy esimerkiksi epätavallisten tai haastavien tilanteiden jälkeen. Hänen kuvaamansa *transformatiivinen*, ”uudistava” tai ”muuttava” matkailu aikaansaa sisäisiä muutoksia, jotka voivat olla vain hetkellisiä ”vilkaisuja” tai ”vierailuja” uuteen todellisuuteen, mutta reflektoinnin myötä mahdollistavat jatkuvamman tai pysyvän tietoisuuden muutoksen. (Sheldon, 2020, s. 8.) ”Hidas matkailu on ennen kaikkea mielentila” on kenties yleisin hidasta matkailua matkailijan näkökulmasta kuvaileva lause. Kuvauksella viitataan hitaan matkailun ydinolemuksen olla läsnä hetkessä ”ajattomana”, jolloin ihmisen oma luontainen mielikuviutus ja tarkkaavaisuus pääsevät valloilleen. Hidas matkailu ilmentää näiltä piirteiltään entisajan romantisointia. (Lumsdon & McGrath, 2011; Gardner, 2009.) Sen sijaan, että uhrattaisiin aikaa, kun valitaan matkustaa hitaasti, *saavutetaan* aikaa, jolloin voidaan syventyä kokemaan. Matkakokemuksessa kuljetulla matkalla ei ole niin suurta merkitystä kokemuksen synnylle, eikä

hidas matkailu siksi olennaisesti perustu ajallisesti ja paikallisesti merkittäviin etäisyyksiin, vaan korostaa pikemminkin henkistä läheisyyttä suhteessa niihin (Gardner, 2009, ks. myös Selänniemi, 2003). Matkailijoiden kertomukset kuvaavat, kuinka hitaasti puksuttava höyrylaiva voi seilata kauas merten taakse, mutta samalla tavalla tutkimusmatkailijan sattumarikkaat seikkailut odottavat jo lähipysäkillä (Haapakoski, 2020). Kandidaatin tutkielmani aineisto-otteessa matkailija kuvailee:

”...Rakastan rautateitä, asemia ja niiden tunnelmaa. Olen rakastanut lapsesta lähtien. Tunnen vieläkin ratapölkkyjen hajun, kuulen vieläkin vanhojen veturien puksutuksen ja lähestyvän junan vihellyksen. Tiedän, miltä käsissäni tuntuu, kun kahisee makulatuuripaperille painetut aikataulut ja kärpaskakan kokoiset numerot ja kirjaimet, joita lapsena tavasin keräämistäni aikatauluista.”

Kytkeytymisen hitaan matkailun klassiseen kuvaukseen mielentilasta Selänniemi (2003) kuvaa matkailun ydintä juuri *siirtyminä* (liminoid) paikasta toiseen; siirtymä mielentilassa ”matkailijaksi” on olennaisempaa kokemuksen kannalta kuin maantieteellinen siirtymä kauas kotoa. Hitaassa matkailussa matkailijan oma rooli kokemuksen rakentumisessa korostuu (Dickinson & Lumsdon, 2010). Pohjaten Pineen ja Gilmoreen (1999), Dickinson ja Lumsdon (2010, s. 89) lukevat ympäristöön syventymisen ja ”uppoutumisen” (immersion) olennaiseksi osaksi *elämyksen* muodostumista. Matkakokemuksen osallistujasta tulee ikään kuin fyysinen osa omaa kokemustaan. Tämä viittaa sekä matkailijan ruumiilliseen että henkiseen läsnäoloon. Toisaalta olennaista on myös se, että matkailija ei varsinaisesti tee tapahtumia, vaan ne vain tapahtuvat, kun niiden annetaan tapahtua (ks. Veijola, ym., 2019; Veijola ym., 2018). Selänniemen (2003) kuvaamista matkailulle olennaisista neljästä siirtymästä (ajallinen, paikallinen, mielentilallinen ja sensorinen) hitaassa matkailussa korostuu mielentilallisen lisäksi etenkin sensorinen eli aistillinen siirtymä, joka kuvaa matkailijan vahvistunutta alttiutta vastaanottaa eri aistiärsyksiä vapaammin, kokea *uutta* ja *toiseutta*, jotka erottavat matkailijan arjesta, ”vapauttavat siitä”.

Gardner (2009, s. 13) kuvaa hitaan matkailun ideologiaa seuraavasti: ”paikkojen kokeminen on pohjimmiltaan fenomenologista: ne ansaitsevat enemmän kuin silmäyksen”. Hidastaminen mahdollistaa paikan *ymmärryksen* ja yhteyden paikkaan (Lumsdon & McGrath, 2011). *Pysähtyminen* liittyy hitaan matkailun käsitteistöön. Se, että pysähdytään ja annetaan mahdollisuus luoda yhteys paikkaan, ei vaadi matkailijan fyysisistä pysähdystä (ks. Veijola, ym., 2018; Veijola, 2014), vaan pikemminkin Gardnerin (2009) mainitsemaa halua antaa paikalle jotain ”takaisin”, oli se sitten edes aikaa ymmärtää sen luonnetta muunakin kuin matkailijan katseelle tehtynä tilana. Tällaiselle ymmärtävälle kokemukselle olennaista on huomioida muutkin aistien

viestit kuin vain se, miltä paikka näyttää (ks. Veijola & Jokinen, 1994; Pink, 2008). Pysähtymistä tai hetkessä ruumiillista hidastamista voidaan pitää myös tekona, jonka avulla matkailija antaa kehonsa hahmottaa erilaisten rytmien rajapintoja itsessään ja ympärillään. Siten hidastaminen antaa mahdollisuuden havaita enemmän kuin ihminen on enää nykyään tottunut havaitsemaan arkiympäristöstään. (ks. Rantala, Salmela, Valtonen & Höckert, 2020.)

Hitaan matkailun ytimessä on uppoutuminen ei vain omaan itseensä, luontoympäristöön ja kuuluvaan hetkeen, mutta myös kulttuuriympäristöön. Tässä tärkeintä on paikallisten ihmisten eli ”isäntien” ymmärtäminen ja vuorovaikutus heidän kanssaan osana heidän jokapäiväistä elämäänsä, heidän paikkansa kokemisen syvyys, irtautuminen aikaperusteisen aikataulun määritteistä sekä tapahtumien kulku niiden luonnollisella rytmillä. (Serdane, ym. 2020, s. 11.) Slow Food -ideaan verraten esimerkiksi ruoan lautaselle saamisen nopeuden sijaan arvostetaan aikaa vieviä prosesseja, kuten sitä, että annos valmistetaan paikallisista raaka-aineista ja perinteisin menetelmin.

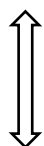
Liikkuvuuden ulottuvuuteen liittyen, hidasta matkailua toimintana ilmentävät matkanteon hitaus, harvempi matkustaminen, pidemmät viipymät ja paikoillaanolo (esim. Dickinson & Lumsdon, 2010; Hall, 2007). Matkailijanäkökulmasta hidas matkailu käsittää matkat mukaan ajan, jossa ajan kuluu arvostetaan eri tavalla: kohteeseen matkustamisen, kohteessa toimimisen ja sen jälkeisen ajan nähdään rikastuvan hitauden avulla. Vaikka jo pelkkä matka voi olla määränpää, paikallisuuden kokemus matkakohteissa luetaan tärkeäksi, kuten myös matkojen tai matkaetäisyyksien vähentäminen. (Lumsdon & McGrath, 2011.) Kulkumuodon valinta korostuu olennaisena hidasta matkailua määrittävänä elementtinä suhteessa sekä kokemuksellisiin tekijöihin että ympäristökysymyksiin. Usein matkailijan halu alentaa hiilijalanjälkeään on ensisijainen syy matkustaa hitaasti (Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 85–86). Dickinson ja Lumsdon (2010, s. 192) esittelevät *kokonaismatkakokemuksen* (the whole tourism experience) käsitteellisen kaavion. Hidas matkailu viittaa holistiseen kokemukseen, joka muodostuu yhtä lailla matkakokemuksesta (travel experience) ja kohdekokemuksesta (destination experience). Matkan ja kohteen välinen eronteko ei ole tarkoituksenmukaista.

Hidas matkailu – kokonaismatkakokemus

Kohdekokemus ← → Matkakokemus			Ympäristötietoisuus
Hitaus -otetaan aikaa -passivisuus -elämänlaatu	Kokemus -sitoutuminen paikallisiin ihmisiin ja paikkoihin -yhteistuottaminen -sosiaalisesti jaettu -matka olennainen - <i>matkustajan</i> katse	Paikallisuus -paikallisuus on tärkeää -paikallisliikenne -ruokakulttuuri -oleskelu majoituksen lähellä	Luontoympäristö -pehmeät – kovat matkailijat -lyhyemmät välimatkat -pidemmät viipymät -hiilijalanjälki



Kulkumuodon valinta



Vähähiilinen (low carbon) matkailu

Kuvio 1. Hidas matkailu – kokonaismatkakokemus. Lähde: Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 192.

Dickinsonin ja Lumsdonin (2010) kokonaismatkakokemuksen malli jäsentää hidasta matkailua kolmen teeman avulla, jotka ovat: hitaus, kokemus, ja paikallisuus. *Hitaus* merkitsee kiireettömyyttä, taukoa hektisestä arjesta, toimettomuutta (inactivity) ja elämänlaatua. *Kokemus* koostuu vuorovaikutuksesta ihmisten ja paikkojen kanssa. Siihen liittyvät toiminnan yhteistuottaminen ja jaettu sosiaalinen kokeminen. Pinen ja Gilmoren (1999) pohjalta he määrittävät ympäristöön uppoutumisen olennaisena elämyksen muodostumisessa. Osallistujasta tulee ikään kuin fyysinen osa kokemusta, siinä missä tiedostava läsnäolo korostuu. Toisaalta he tunnistavat hitaalle matkailulle ominaiseksi Larsenin (2001) näkökulman kokemuksen rakentumisesta ohikiitävien maisemien passiivisen elokuvamaisen kokemuksen kautta. Kolmas teema, *paikallisuus*, viittaa paikkoihin sitoutumiseen. Hidas matkailu kannustaa luomaan aidon yhteyden paikkoihin suosimalla paikallisia palveluita, kuten julkista liikennettä, ravintoloita ja majoituksia, vaali- maan kohtaamisia ja kehittämään suhteen paikallisyhteisöön. Toiminnassa matkailijat mukautuvat ennemmin paikallisympäristöön ja sen tapoihin kuin globaaliin turistikulttuuriin. Neljänneksi teemaksi mallissaan Dickinson ja Lumsdon (2010) liittävät *luontoympäristön*, joka liittyy olennaiseksi osaksi kokonaismatkakokemusta ympäristötietoisuuden myötä. Lyhyemmät välimatkat ja pidemmät viipymät kuuluvat ominaisuuksina hitaan matkailun luonteeseen kunnioittaa ympäristöä. Positiiviset ympäristövaikutukset motivoivat matkailijoita vaihtelevassa mitta- kaavassa (pehmeät – kovat harrastajat). Joka tapauksessa Dickinson ja Lumsdon (2010) näkevät hitaan matkailun johtavan vähäpäästöiseen matkailuun ominaisuuksiensa summana.

2.3 Hidas matkailu sosiokulttuurisena ilmiönä

Hidas matkailu rakentuu yksilön kokemuksissa ja toiminnassa, mutta myös sosiokulttuurisesti jaetun tiedon ja merkitysten avulla. Termiä käytetään eri konteksteissa, eri käyttötarkoituksin ja motiivein. Internetin sivustoilla hidasta matkailua käsitellään matkailijoiden näkökulmasta, kun taas akateemisissa julkaisuissa hidasta matkailua tarkastellaan useista näkökulmista, mukaan lukien ilmiön potentiaalinen vaikutus matkakohteissa, matkailun toimialalla ja ympäristössä. On todennäköistä, että verkkosivustoilla, matkakertomuksissa ja blogeissa esiintyvillä matkailijakeskeisillä teksteillä on suurempi vaikutus käsitteen sekä siihen liittyvien käytäntöjen muotoutumisessa, sillä ne kantavat runsaammin samaistuttavia merkityksiä. ”Hitaan matkailun” tai ”hitaan matkailijan” nimike ei ole matkailijoille yhtä tärkeä kuin mitä ovat matkailuun liitetyt merkitykset ja kielellistetty ajatusmaailma. (Guiver & McGrath, 2016, s. 31.)

Hitaan matkailun välinen yhteys laajempaan hitausajatteluun (ks. Honoré, 2007) kuvaa sen lähtöoletuksia. Ensimmäisen sosiokulttuurisen hitausliikkeen Slow Food (hidas ruoka) perustivat alun perin Carlo Petrini ja joukko aktivisteja 1980-luvun Italiassa, matkailijoiden suosimassa Roomassa. Kaikki sai alkunsa pikaruokaketju McDonalds’in perustamisesta *Espanjalaisista portaista* (ital. Scalinata della Trinità dei Monti) tunnetulle Piazza di Spagnan aukiolle. ”Hidas ruoka vastakohtana pikaruokalle” oli [Slow Food-liikkeen] kannanotto, joka halusi vaalia ja edistää alueen paikallisten perinteiden säilymistä, kulttuuria, ruokaa ja hidasta elämäntapaa globalisaation myötä vilkastunutta kaupallistumista ja kulttuurista yhdenmukaistumista vastaan. Italian pääkaupungissa koettiin, että elämän tahdin nopeutuminen oli johtanut palveluiden kuluttamisen lisääntymiseen, mutta samaan aikaan kasvattanut välimatkaa suhteessa niiden tuotantoon, hämärtäen näkyvistä toiminnan sosiaaliset, kulttuuriset ja ekologiset seuraukset. (Conway & Timms, 2010, s. 331; ks. www.slowfood.com.)

Matkailu ja matkustaminen kytkeytyvät läheisesti näihin globalisaation kysymyksiin. Harvey (1989) on esittänyt, että globalisaatio on romahduttanut ihmisten käsityksen ajasta ja paikasta (Inda & Rosaldo, 2008, s. 8 mukaan). Globaalin maailman jatkuva liike ja paikkojen maantieteellinen ja ajallinen yhdistyminen ovat kutoneet maailmasta tiiviin verkon, jossa yhteiskunnan ja ihmisten elämän tahti on kiihtyvää, etäisyydet ovat lyhyitä ja maailman eri kolkat yhdenmukaistuvat jatkuvasti (Inda & Rosaldo, 2008, s. 4–10). Hidas matkailu voidaan nähdä vastakohtana nopealle elämälle ja matkailulle sekä niin kutsutulle massaturismille ja ”kaiken kaupallistumiselle”. Hidas matkailu on tässä yhteydessä vertauskuva vastakkaiselle matkailunäkemykselle, joka kyseenalaistaa nopeuden arvon matkailussa ja nostaa esiin ajatuksen, että vauhdin ja

mukavuuden sijaan tulisi arvostaa ympäristöä ja suhteita sekä toisiin ihmisiin, että paikkoihin. (Fullagar ym. 2012, s. 228.)

Hidas matkailu muodostuu sosiaalisena ja kulttuurisena ilmiönä toisiinsa kytkeytyvistä ideoista ja matkailijoiden jakamista arvoista: nimestään huolimatta ilmiön keskiössä ei välttämättä ole hitaus itsessään vaan ennemminkin nopeuden tavoittelemattomuus (Lumsdon & McGrath, 2011, s. 265). Hidas matkailu on vastarintaa nopeassa yhteiskunnassa ja matkailussa (Fullagar ym. 2012; Lumsdon & McGrath 2011; Dickinson & Lumsdon, 2010). Slow Food -liikkeen tavoin hidas matkailu on kehittynyt matkailun massatuotannosta eli niin kutsutusta *massaturismista* erottuvana suuntana, joka korostaa vastakkaisia arvoja, kuten laatua ennen määrää. Massaturismi voidaan määritellä matkailun tuotannoksi, jossa tuotteiden standardointi perustuu mahdollisimman suuren matkailijamäärän siirtämiseen matkailujärjestelmän läpi priorisoimatta kokemuksen tai tuotteen laatua, paikallisten ihmisten kokemusta ja alueen hyötymistä. (Conway & Timms, 2010, s. 332.)

Hidas matkailu ei järjesty minkään tietyn tahon alle, vaan se rakentuu matkailijoiden välisinä kielellisinä ”käytäntöyhteisöinä” esimerkiksi internetin välityksellä. Sen alkuperä paikannetaan 2000-luvun alkuun kanadalaisen Pauline Kennyn perustamalle slowtrav.com-sivustolle (nyk. sloweurope.com), jossa Kenny suositteli matkailemaan hitaasti ”keskittyneissä ympyröissä (concentric circles). Sivusto kannusti matkailijaa tutustumaan paikkoihin kunnolla keskipisteistä tai niin kutsutuista ”tukikohdista” käsin. Sen sijaan, että matkustettaisiin paikasta paikkaan, matkustetaankin yhden ”paikan sisällä” pidempään. Kuvauksessa vietetään reilusti aikaa ”ensimmäisessä ympyrässä” eli kylissä, joissa käydään ruokaostoksilla, kahvilla ja illallisilla. Muutama päivä viikosta tutkitaan omaa lähinaapurustoa keskittyen asioihin, mitä on ihan vieressä. ”Toisessa ympyrässä” tehdään päiväretkiä, jotka ovat korkeintaan tunnin ajomatkan päässä, ja kerran viikossa tehdään pidempi matka ”ympyröiden ulkopuolelle”. (Germann Molz, 2009, s. 279.)

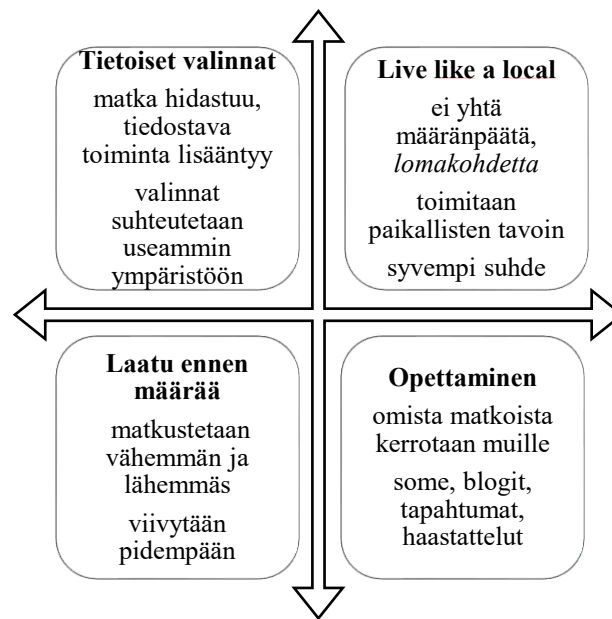
Internet-sivustot muodostivat vähitellen yhä useampia hitaampaa matkailua kannattavien yhteisöjä, jonka jälkeen *slow travel* jatkoi rakentumistaan ja muotoutumistaan matkailijoiden toisilleen jakaman tiedon välityksellä sähköisesti myös blogien ja keskustelupalstojen avulla. Matkailijoiden kiinnostuksen kasvaessa hidas matkailu alkoi kiinnostaa mediaakin. Televisio-ohjelmien, aikakauslehtien ja uutisten esittelyt ja matkailuilmiöön liittämät merkitykset ovat auttaneet määrittelemään ja vakiinnuttamaan hidasta matkailua kielellisesti. (Germann Molz,

2009, s. 277.) Hidasta matkailua on sittemmin alettu käsitellä myös matkakirjallisuudessa matkustustapana, jossa kohdekokemukseen liitetään tietynlaisia elementtejä, kuten rentoutumista ja rauhoittumista sekä paikallisia tuotteita. Matkakirjat ovat toistaiseksi harvoin kuvanneet sitä kokonaismatkakokemuksen näkökulmasta. Nykyään kasvava tarve matkailla vähäpäästöisesti on kuitenkin merkittävä hidasta matkailua rakentava ja määrittävä tekijä etenkin ilmastonmuutoksen kontekstissa. (Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 192.)

Vastoin käsitystä teknologian, esimerkiksi älypuhelin, välttämisestä olennaisena osana hidasta matkailua nopea yhteydenpito on yhä tärkeässä taustaroolissa. Osin ristiriidassa nopeaa maailmaa pakenemisen kanssa näyttäytyy se, että tietokoneita ja muita elektronisen viestinnän välineitä käytetäänkin aktiivisesti säilyttämään yhteys siihen. Hitaan matkailun rakentuminen on yhä osin jopa riippuvainen digitalisaatiosta ja hypernopeista elektronisen viestinnän kanavista, jotka mahdollistavat yhteydenpidon ihmisten välillä. Internet mahdollistaa matkailijoiden oppimisen hitaan matkailun ajatusmaailmasta, siihen sopivien tuotteiden ja palveluiden paikantamisen sekä viestinnän muiden hitaiden matkailijoiden kanssa. (Markwell, Fullagar & Wilson, 2012, s. 230.)

Suomessa Facebookin *Lentolakko*-ryhmä kehottaa ”fly less live more” (suom. lennä vähemmän, elä enemmän) ja *Maata pitkin matkustavat*-ryhmä on esittelykuvauksensa mukaisesti luotu ”niille, jotka haluavat matkustaa ympäristöystävällisesti ilman lentokoneita”. Ryhmät toimivat esimerkkinä hitaan matkailun sosiaalisesta rakentumisesta. *Maata pitkin matkailu* on luontainen osa hidasta matkailua (Dickinson, ym. 2011; Dickinson & Lumsdon, 2010; Fullagar ym., 2012). Kaikki maata pitkin matkailu ei ole hidasta matkailua tai kaikki hidas matkailu maata pitkin matkailua, mutta Suomen kontekstissa tarkastellen maata pitkin matkustavien *yhteisöllisyys* näyttäytyy hidasta matkailua rakentavana tekijänä saaden osakseen mediahuomiota. *Maata pitkin matkustavat* -Facebook ryhmässä aktiivisesti kirjoittavat matkailijat ilmaisevat usein halunsa matkustaa maata pitkin, koska se on huomattavasti vähäpäästöisempää kuin lentäminen. Maata pitkin matkailu näyttäytyy monelle mahdollisuutena keventää matkailun aiheuttamaa ilmastokuormaa suorasti matkustamisen päästöjen kautta (ks. esim. Peeters ym. 2007; Gössling, 2002) sekä epäsuorasti tukemalla hitaalle matkailulle ominaista ympäristöä kunnioittavaa ajattelutapaa. Tietoisesti valittu matkustamisen hitaus edistää matkailijoiden kuvauksissa ympäristön huolellisempaa havainnointia matkan aikana, sitä ennen ja sen jälkeen

johtaen huomioivampaan toimintaan. (Haapakoski, 2020.) Tutkielmassani havaitsemani maata pitkin matkustamisen neljä kantavaa teemaa on esitelty alla olevassa kuviossa 2:



Kuvio 2. Ekologinen vastuullisuus maata pitkin matkustavien yhteisössä. (Haapakoski, 2020)

Maata pitkin matkustavien internet-yhteisössä matkailijat ilmaisevat toivovansa tulevaisuudessa Suomen matkailun rakenteellisilta instituutioilta lisää ekologista vastuunottoa etenkin matkailun ilmasto vaikutuksista ja siksi maata pitkin matkustamisen mahdollistamista. *Maata pitkin matkustavat* -Facebook ryhmässä tietoisuutta lisätään muun muassa julkaisemalla Suomesta ja ulkomailta uutisia, joissa käsitellään etenkin raideliikenteen kehittämistä. Ryhmän jäsenet ilmaisevat lisäävänsä tietoisuutta ryhmän ulkopuolella esimerkiksi blogeissa ja antamalla erilaisia haastatteluita medioissa. Vastuullisuus näyttäytyi aineistossani matkailukäyttäytymisenä, jossa matkailija on perehtynyt matkailun vaikutuksiin. Olennaista oli huomio siitä, kuinka sosiaalisen median yhteisössä omia kokemuksiaan jakamalla matkailijat voivat kannustaa toisiaan sekä liikkumisen, että kokemisen hitauden omaksumiseen. Jälkimmäiseen liittyen matkailijat tarjoavat toisilleen inspiraatiota kuvien ja kirjoitusten muodossa siihen, kuinka matkailu elämyksiä voidaan löytää sieltä, mistä ei ole ennen huomattu katsoa, esimerkiksi läheltä kotia tai naapurimaasta. (Haapakoski, 2020.)

Lopuksi liittäen hitaan matkailun laajempaan hitausajatteluun, on Honoréa (2007) mukaillen jälleen todettava, että vastoin sen arvostelijoiden väitteitä, *hitauteen* ei siis kuulu kaiken tekeminen hitaasti, ”etanan vauhtia”. Se ei myöskään ole kehityksen vastustajien yritys viedä planeetta johonkin teollisuutta edeltävään utopistiseen aikakauteen. Päin vastoin, ihmiset haluavat elää ja matkailla paremmin nopeatahtisessa modernissa maailmassa. (ks. Honoré, 2007, s. 25.)

Hitaan matkailun yksiselkoinen määrittelemättömyys aiheuttaa haasteita empiirisen ilmiön tieteelliselle tarkastelulle. Yhteneväisin määritelmä, jonka tutkimuskirjallisuus hitaalle matkailulle tuottaa, on ajattelutavan muutos suhteessa moderniin matkailukäsitykseen, jossa hitaus näyttäytyy vahingollisen nopeuden ja tehokkuuden vastakohtana kytkeytyen ympäristökysymyksiin vaihtelevissa määrin (esim. Moira, 2017; Fullagar ym., 2012; Dickinson & Lumsdon, 2010). Hidas matkailu on matkailun ajatusmalli, mutta myös matkailijoiden välinen ja diskursiivisesti kielessä muotoutuva sosiokulttuurinen ilmiö, joka sisältää kaksi erotettavissa olevaa ulottuvuutta liittyen hidastamiseen: liikkuvuus (mobility) sekä hitauden kokemus (experience). Howardia (2012, s. 12) mukaillen, se on samalla matkailijan henkilökohtainen pyrkimys itsetarkasteluun ja muutokseen – toisaalta se näyttäytyy metakritiikkinä ja epäsuorana matkailun sosiaalisen järjestyksen vallankumouksena.

3. KESTÄVÄN MATKAILUN DISKURSSI

Matkailututkimus on itsenäisenä tieteenalanaan vielä nuori, mutta Edelheimin ja Ilolan (2017, s. 254) mukaan sillä on jo vakiintuneita käsitteitä, joita ei voida sivuuttaa ja joihin on otettava kantaa tavalla tai toisella matkailuilmiöitä tarkasteltaessa. Kestävä matkailu ja siihen kytkeytyvä vastuullisuus ovat matkailututkimuksen avainkäsitteitä ja tutkielmani kannalta olennaisia ymmärtää. Matkailututkijana vastuuni on käsitellä niitä. Matkailu on merkittävä yhteiskunnallinen ja sosiaalinen voima, joka kietoo yhteen lukuisen määrän eri osapuolia ja intressejä sekä vaikuttaa ympäristöön ja ihmiskuntaan globaalisti ja paikallisesti. Matkailun valtava kasvu on tehnyt *kestävyyden* ja *vastuullisuuden* käsitteistä sivuuttamattoman osan matkailun kehitystä ja tutkimusta. Ne muodostavat ilmiöllisen taustan, johon rakennan tutkielmani argumentointia.

3.1 Kestävä matkailu tavoitteena

Suomessa termi kestävä matkailu (engl. sustainable tourism) on omaksuttu käyttöön jo melko laajasti ja sitä voi nähdä käytettävän useissa yhteyksissä. Käsitteen merkitys ei siitä huolimatta ole vielä täysin vakiintunut. Kestävän matkailun tarkka määrittely ei itsessään ole välttämätöntä tai edes mahdollista, mutta sen periaatteiden tunteminen ja jaetut merkitykset sitäkin tärkeämpiä. Niitä tarkastellakseni tässä yhteydessä avaan termin kestävä matkailu etuliitettä *kestävä*, sen alkuperäisessä käyttöyhteydessä ja merkityksessä. Tällöin kestävä matkailu saa merkityksensä osana laajempaa YK:n kestävä kehityksen tavoitetta, joka sai alkunsa globaalista huolesta maapallon elinympäristöjemme ja luonnon osien heikkenemisestä sekä sen seurauksena laskeneesta sosiaalisesta ja taloudellisesta hyvinvoinnista. Brundtlandin komission (WDEC) esittämä ratkaisu oli nimeltään *kestävä kehitys*. Tällöin vuoden 1987 *Our Common Future* -raportissa *kestävyyden* periaate puettiin sanoiksi seuraavasti:

“Humanity has the ability to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”

”Ihmiskunnalla on kyky huolehtia, että se voi täyttää nykyhetken tarpeensa vaarantamatta tulevaisuuden sukupolvien mahdollisuutta täyttää heidän tarpeensa.” (WDEC, Goodwinin, 2011, s. 11–12, mukaan.) The Earth Summitissa, Yhdistyneiden kansakuntien konferenssissa Riossa (1992) korostettiin edelleen yhteyttä ympäristön heikkenemisen ja sen kestäättömän käytön välillä: ympäristö ei kestä rajatonta käyttöä, vaan sen *kantokyky* voi ylittyä. Siksi on löydettävä

ajallinen ja määrällinen tasapaino yhteiskunnallisen sosiaalisen kehityksen ja ympäristön uusiutumisen välille. Earth Summitissa käyttöön otettu ohjelma Agenda21 ohjeisti maita matkailuun liittyen kannustamalla edistämään luonnonympäristöihin soveltuvia vapaa-ajan ja matkailun palveluita sekä omaksumaan ympäristöystävällisiä ja kulttuurisensitiivisiä matkailun kehitysohjelmia aluekehityksen strategioiksi. (Goodwin, 2011, s. 15.) Nykyisen ihmiskunnan kestävän kehityksen globaalit tavoitteet ilmaistaan Agenda2030-ohjelmassa, josta myös matkailun kestävä kehitys saa tämänhetkiset suuntaviivansa ja painopisteensä sopeutuakseen aikaansa ja ympäristöönsä (Agenda 2030).

Ehkä voidaan siis puhua kestävästä matkailusta silloin, kun se edistää näiden tavoitteiden toteutumista tai kun toiminta ei ainakaan ole ristiriidassa niiden kanssa (Tervo-Kankare, 2017). Matkailu ei kuitenkaan yksin voi toimia ratkaisuna globaaleihin ongelmiin, eikä sen tarvitsekaan. Siinä mielessä kestävä matkailu on käsitteenä ongelmallinen (esim. Saarinen & Gill, 2019; Tervo-Kankare, 2017; Goodwin, 2011; Sharpley, 2009; Franklin, 2003). Tavoitteen kestävästä matkailusta tulisi kuitenkin johdattaa matkailun eri toimijat tarkastelemaan omaa rooliaan suhteessa kestäväan kehityksen tavoitteisiin. Matkailun vaikutusten näkökulmasta kestävyys tulisi nähdä läpileikkaavana ajatuksena kaikessa matkailun kehitystoiminnassa.

Maailman matkailujärjestö UNWTO:n (2005) voimassa olevan määritelmän mukaan kestävä matkailu on ”matkailua, joka ottaa täyden vastuun sen nykyisistä sekä tulevista taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristöllisistä vaikutuksista, huomioiden sekä matkailijoiden, toimialan, ympäristön, että kohdeyhteisöjen tarpeet”. Kestävän matkailun tavoitteet ulottuvat siis taloudellista hyötymistä laajemmalle, vaikkakin tukevat sitä. Laadukkaiden matkailukokemusten kehittämisen lisäksi on huomioitava monipuolisesti kaikki matkailun vaikutusten piiriin kuuluvat eri osapuolet, myös luonnonympäristö. Yhteisiä kestäväan kehityksen tavoitteita voivat olla esimerkiksi ympäristön laadun ylläpitäminen, kohteiden yhteisöjen elämänlaadun parantaminen, tasarvon ja kehityksen edistäminen sekä tiedon ja tietoisuuden lisääminen. Kestävä matkailu voi edistää esimerkiksi alueen luonnon ja kulttuurin arvostusta ja suojelua, tarjota toimeentuloa ja työpaikkoja paikallisille, monipuolistaa ja edistää alueen elinkeinoelämää sekä lisätä paikallisyhteisön hyvinvointia luomalla uusia palveluita ja infrastruktuuria. (Tervo-Kankare, 2017, s. 237, Swarbrooken, 1999, Fennellin, 2008 ja Sharpleyn, 2000, pohjalta.)

Matkailun kestävyuden yksiselitteinen määrittely on vaikeaa, jollei mahdotonta. Veijolan (2020) mukaan on huomattava, että kestävyys on kuin ”elävä olio” (engl. living entity), alati muuttuva, ympäristönsä suhteista ja riippuvuuksista syntyvä ja sille annettujen merkitysten

muovaama. Kestävyiden monimerkityksisyys tekee mittaamisesta haastavaa. Tarve aidosti kestävämmästä matkailusta on kuitenkin konkretisoitunut välttämättömäksi matkailun kasvassa (ks. esim Saارينen & Gill, 2019), ja Suomessakin julkaistaan kuluva vuoden (2021) kuluessa valtakunnalliset Agenda2030:een pohjautuvat kestävan matkailun mittarit, jotka auttavat matkailua kehittäviä osapuolia kestävan matkailun kehittämisessä asettaen sille mitattavat tavoitteet.

Kestävyys on ollut osa matkailun diskurssia jo pitkään, mutta katsotaan, että matkailun käytännöissä ei ole onnistuttu vastaamaan esitettyihin tavoitteisiin (Higgins-Desbiolles, 2009, 2018; Sharpley, 2009). Usein on jopa esitetty, että ainoa tapa kestäväan matkailuun olisi ”ei matkailua ollenkaan” (esim. Franklin, 2003). Vaikka kestävan matkailun tarpeen lisääntymisestä on havaittu viitteitä, sen toteuttaminen ei ole käytännössä juuri edistynyt, ja akatemiassa on keskusteltu kiivaasti siitä, pitäisikö termistä luopua kokonaan (Tervo-Kankare, 2017). Kestävää matkailua voidaan markkinoida, mutta jos kulutus ei muutu, ei todellisuudessa voida päästä pisteeseen, jossa matkailua voidaan sanoa kestäväksi (Leslie, 2012; Higgins-Desbiolles, 2010; Hall, 2009, 2007). Hall ja Lew (2009) ovat todenneet, että jos matkailu haluaa antaa aidon kontribuution kestäväan kehitykseen, toimialan täytyy aloittaa julkisesti tunnistamalla matkailun myönteiset ja kielteiset vaikutukset ja auttaa ihmiset hahmottamaan matkailu osana suurempaa sosioekonomista ja biofyysistä järjestelmää.

Matkailun kestävyiden merkitys täytyy sitoa merkitykselliseen toimintaan, joka aidosti tukee kestävan kehityksen tavoitteita, jota ihmiset voivat ymmärtää ja jonka osana he haluavat olla (Hall & Lew, 2009). Siitä syystä on tunnistettava sosiaalinen ja kulttuurinen konteksti, jossa yhteiskunnan jäsenet tuottavat ja jatkuvasti uudelleen neuvottelevat, vastustavat ja uudistavat kestävyiden arvoja ja merkityksiä (García-Rosell, 2013). Jotta matkailusta voi tulla kestävää, tarvitaan kattava vastuullisuuden viitekehys, jollaisen matkailun eri toimijat voivat vain yhteistyössä muodostaa ja ylläpitää (Leslie, 2012). Samaan tapaan García-Rosellin (2013) mukaan kestävyiden käsitteen monimutkaisuus johtuu suuresta joukosta eri diskursseja, jotka muokkaavat muun muassa ympäristövastuun ja sosiaalisen vastuun luonnetta ja tästä syystä on välttämätöntä avata keskustelu yhä vapaammin markkinaympäristön sosiaalisille diskursseille, jotka jatkuvasti osallistuvat kestävyiden merkityksen uudelleentuottamiseen.

Vastuu matkailun kestävydestä ei voi olla pelkästään matkailun kehittäjillä, vaan kaikkien, matkailijat mukaan lukien, on tiedostettava oma roolinsa ja tunnistettava vastuunsa sekä globaaleina ja paikallisina toimijoina. Paljon käytetty, käytännönläheisempi käsite *vastuullinen*

matkailu saa merkityksensä suhteessa kestäväan matkailuun. (García-Rosell, 2017; Veijola, ym. 2013; Leslie; 2012; Goodwin, 2011.)

3.2 Vastuullinen matkailu

Vastuullinen [jostain vastuussa oleva, velvollinen, harkitseva...] (Suomi Sanakirja)

Sanakirjamääritelmän mukaan ”vastuullinen” tarkoittaa ”jostain vastuussa olevaa, velvollista ja harkitsevaa” (suomisanakirja.fi). Yksinkertaisuudessaan liittämällä sanan merkitys matkailuun saadaan käsitteet *vastuullinen matkailija* ja *vastuullinen matkailutoimija*. Vastuullinen matkailija tiedostaa matkailun vaikutukset ja tuntee itsensä vastuussa olevaksi. Vastuullinen matkailu on tällöin harkitsevaa matkailutoimintaa. Se perustuu lähtökohtaisesti siihen, että matkailun eri osapuolet, sekä matkailutoimijat että matkailijat, tunnistavat ne kestäväan matkailun kohdat (issues), joihin he voivat omilla valinnoillaan ja toiminnallaan vaikuttaa – joista he kokevat olevansa vastuussa. (Goodwin, 2011, s. 31.) Kestävä matkailu tavoitteena edellyttää vastuullisuutta kaikilta matkailuun osallistuvilta sidosryhmiltä, ja toisaalta matkailu ilmiönä aiheuttaa vastuun sen vaikutuksista eri sidosryhmiin. Matkailun sidosryhmiin kuuluvat kaikki osapuolet, jotka vaikuttavat matkailuun sekä ne joihin matkailu jollain tavalla vaikuttaa. (García-Rosell 2017, 2013.)

Matkailusta on tullut länsimaisessa yhteiskunnassa kaupallinen hyödyke, ostettava pakokeino arjesta ja sen velvoitteista. Etenkin ”velvollisuudet jätetään kotiin, kun lähdetään lomalle” -ajattelu, joka on koodattu sosiaalisiin käytäntöihimme, haastaa ajatuksen vastuusta matkailijoiden keskuudessa. Länsimaista matkailua on matkailijan vastuullisuutta tarkasteltaessa lähestyttävä kuluttamisen näkökulmasta (ks. Hall, 2009, 2007; Sharpley, 2009, Higgins-Desbiolles, 2018). Monet meistä suomalaisistakin yllättää tieto siitä, että pientä prosenttia lukuun ottamatta kuulumme niin kutsuttuun ”globaaliin eliittiin” eli maailmaan rikkaimpaan kymmenykseen, joka on vastuussa lähes puolista koko maailman päästöistä (Joutsenvirta, Hirvilampi, Ulvila & Wilén, 2016, s. 157). ”Kun lentomatkoja tehdään nykyään yli neljä miljardia vuodessa, suurin osa ihmisistä odottaa maan pinnalla. Lähes 80 prosentilla maapallon väestöstä on ensimmäinen lento tekemättä. Suurimman osan kaikista maailman lennoista lentää pieni joukko ihmisiä”, uutisoi Helsingin Sanomat otsikolla ”Ilmojen halki huvikseen” (El Kamel, 2019). Samaan aikaan lentämisen vähentäminen on yksi suurimmista teoista, jonka yksittäinen ihminen voi tehdä ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi (ks. Peeters, ym., 2019; Scott, Hall & Gössling, 2016; Gössling, 2002). Mutta kokevatko lentomatkoilijat olevansa vastuussa ilmastonmuutoksesta?

Onko globaali eliitti tietoinen valintojensa vaikutuksista? Kysymykset ovat olennaisia etenkin ilmastovastuun näkökulmasta.

Vastuullinen matkailu ei tarkoita sitä, että ulkomaille suuntautuva matkailu täytyisi lopettaa kokonaan. Edes globaalista näkökulmasta tämä ei tukisi kestävä kehityksen tavoitteita, kun ajatellaan matkailun tuomia hyötyjä kohdealueille ja yhteisöille. (Veijola ym., 2013; Goodwin, 2011; Shapley, 2009.) Matkailijan vastuullisuuden merkitys kuitenkin kasvaa matkailun määrän ja vaikutusten kasvaessa etenkin liikkumisen diskursseissa. Joutsenvirta ym. (2016) korostavat, että jo pienillä kulutusvalintojen muutoksilla olisi suuri merkitys. Matkailussa ”vähennä ja lähennä” -mallia noudattamalla voitaisiin suhteellisen helposti kohtuullistaa ympäristökuormitus kestäväälle tasolle (ks. Joutsenvirta ym., 2016, s. 158).

Usein kuullaan puhuttavan matkailun ympäristövaikutuksista ja kuormituksesta. Matkailun vaikutukset ympäristöön ovat kuitenkin monitahoiset. Matkailu on globaalia, mutta se on sidoksissa myös tiettyyn paikkaan ja paikalliseen *ympäristöön*. Tässä kontekstissa sana ympäristö pitää sisällään luonnon, kulttuurisen ja rakennetun ympäristön sekä niihin kuuluvat fyysiset, kulttuuriset ja sosiaaliset osat. Sanalla ympäristö viitataan ennen kaikkea elinympäristöön, jonka tilaan ja laatuun ihmiset voivat vaikuttaa myönteisesti tai kielteisesti. (Tyrväinen, 2017, s. 93–94.) Olennaista on ymmärtää matkailun hyötyjen ja haittojen suhde.

Vastuullista matkailua ei voida perustaa vain säätelyyn ja rajoitukseen, joilla pyritään minimoimaan matkailun kielteiset vaikutukset, vaikka myös niistä on tietyissä tapauksissa hyötyä. Sen lisäksi käsite keskittyykin matkailun myönteisten vaikutusten tunnistamiseen. Vastuullinen matkailu tavoittelee sekä korostaa matkailun täyttä potentiaalia hyvään ja pyrkii maksimoimaan matkailun positiiviset vaikutukset. Matkailun mahdollisuudet eivät rajoitu tyydyttämään pelkästään yksilöiden halua nähdä uutta ja ”kokea elämyksiä”, vaan matkailu tuottaa myös hyvinvointia yksilöille, yhteisöille ja yhteiskunnille. (Goodwin, 2011.)

Veijola ym. (2013, s. 24) viittaavat kestäväan matkailuun tällaisena ehkä tulevaisuudessa mahdollisena, maailmaa parantavana matkailuna, joka virkistää, opettaa ja antaa elinvoimaa kaikille matkailun toimijoille ja alueille. Vastaavasti Tervo-Kankareen (2017) mukaan kestävä matkailu ei itsessään ole matkailun pääsääntöinen tavoite, vaan sen pitäisi kuvata matkailun kykyä edistää kestävä kehitystä yleisesti, eli kun matkailu mukautuu kestävä kehityksen periaatteisiin, se voi tukea sen päämäärien saavuttamista (Tervo-Kankare, 2017, s. 240). Vastuullinen matkailu voidaan nähdä ikään kuin prosessina kohti matkailun kestävyyttä niin, että se osallistaa eri osapuolet mukaan toiminnan tasolla. (García-Rosell, 2017; Veijola ym. 2013; Goodwin,

2011). Vastuulliseen matkailuun liittyy eettisiä kysymyksiä, pohdintoja oikeasta ja väärästä (Veijola ym., 2013, s. 24). Se ei ole erillinen matkailun tyyppi, vaan kaikenlainen matkailu voi olla vastuullista. Samalla tavalla jokaisen matkailun osapuolen tulisi olla toiminnassaan vastuullinen. (Garcia-Rosell, 2017; Leslie, 2012).

Veijolan ym. (2013) mukaan matkailun vastuullisuutta voidaan tarkastella viidestä näkökulmasta, jolloin vastuullinen toiminta huomioidaan kaikilla ympäristön ja yhteiskunnan osa-alueilla. *Matkailun viisiasteinen vastuullisuus* -mallin avulla saadaan vastuullisuuden teoreettisen tarkastelun avuksi käsitteet *sosiaalinen, kulttuurinen, ekologinen, taloudellinen ja poliittinen vastuullisuus*. Nämä viisi ulottuvuutta ovat yhteisvaikuttavia, eikä niitä kannata erottaa toisistaan paitsi, kun hahmotetaan matkailun vastuullisuuden merkityksiä ja monitahoisuutta. (Veijola ym. 2013, s. 21–24.) *Ekologinen vastuullisuus* on vastuullisuuden osa-alueista kenties tunnetuin. Se keskittyy matkailun ja luonnonympäristön väliseen suhteeseen. Matkailun negatiivisten ympäristövaikutusten minimoiminen ja luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen ovat sen tavoitteita. Kaikista suurin ympäristökysymys liittyy matkustamiseen, etenkin lentomatkustamiseen. Paikalliset ympäristökysymykset liittyvät muun muassa jätteiden käsittelyyn ja suurten matkailijamäärien vaikutukset paikallisuontoon sekä kasvien ja eläinten elinympäristöön. (Veijola ym. 2013, s. 21–24.)

Matkailun voidaan katsoa olevan *sosiaalisesti vastuullista*, kun sen hyödyt jakautuvat mahdollisimman tasaisesti matkailun sidosryhmien kesken ja haitalliset vaikutukset ihmisten elämään ovat mahdollisimman pienet. Sosiaalisen vastuullisuuden näkökulmasta etenkin kohteiden paikallisten ihmisten kokemukset matkailun aiheuttamista vaikutuksista heidän arkeensa on otettava huomioon mahdollisimman hyvin. *Taloudellinen vastuullisuus* edellyttää toiminnan taloudellista kannattavuutta. Taloudellisuus ei kuitenkaan viittaa tässä ainoastaan esimerkiksi yksittäisen yrityksen rahalliseen hyötymiseen, vaan vastuullinen matkailutoiminta hyödyttää koko aluetta, sen muita elinkeinoja ja yksilöitä laajemmin. *Kulttuurisesti vastuullinen* matkailu kunnioittaa alueen paikallista kulttuuria ja sen eri osia sekä edistää kulttuuriperinnön säilymistä ja monimuotoisuutta. Paikallisten arvojen ja tapojen kunnioittaminen kuuluvat vastuulliseen matkailuun. (Veijola ym. 2013, s. 21–24.)

Poliittisen vastuullisuuden kysymykset liittyvät matkailuun liittyvän päätöksenteon oikeudenmukaisuuteen. Erilaisilla matkailujärjestelmään vaikuttavilla päätöksillä voidaan vaikuttaa siihen, millaista matkailu on ja millaisia vaikutuksia sillä on. Päätöksiä tekevät erilaiset poliittiset

ja taloudelliset vaikuttajat, mutta myös matkailijat tekevät niitä jatkuvasti valinnoillaan. (Veijola ym. 2013, s.22–24.) Nykyään yksittäisten valintojen vaikutus korostuu, kun matkailijoilla on jatkuva pääsy ei vain informaation äärelle, vaan myös sen tuottamiseen.

3.3 Hidas matkailu suhteessa matkailun kestävään kehitykseen

Maapallon suurin uhka ilmastonmuutos on saanut tieteilijät puhumaan antroposeenista aikakaudesta, geologisesta kaudesta, jolla ihmisen vaikutus maapalloon ja luontoon on peruuttamaton. Ihmisten toiminta muovaa maapalloa geologisen voiman tavoin. (ks. esim. Eronen, ym. 2016). Matkailun kasvaessa globaalisti, kasvaa myös matkailijoiden valintojen merkitys, etenkin ekologinen vastuullisuus. Ennusteiden toteutuessa 2030 ulkomaille olisi matkustamassa jo noin 1,8 miljardia ihmistä vuodessa (UNWTO, 2019). On selvää, että matkailulta vaaditaan mielikuvitusta, uusia lähestymistapoja ja innovaatioita, jos se haluaa sopeutua aikaansa (Rantala ym., 2020). Dickinson ja Lumdson (2010, s. 75) ovat todenneet, että matkailun haaste 2010-luvulla on muuttaa itseään niin, että ihmiset voivat jatkaa siitä nauttimista ja samaan aikaan matkailusektori onnistuu välttämään ilmastonmuutoksen pahimmat skenaariot. Ei riitä, jos vain puhutaan ”kestävästä matkailusta” soveltaen sitä vanhojen tapojen viestinnässä. On ajateltava matkailun suhde ympäristöön uudelleen ja luoda uusia käytänteitä. (Rantala ym., 2020.) Matkailu tarvitsee uuden *paradigman*, jota edistää yhteiskunnallisesti. Kuhn (1962) määrittelee paradigman olevan ”kuin maailman kuva” tai ”joukko toisiinsa kytkeytyviä olettamuksia maailmasta” (Kuhn 1962, Slevitch’n, 2011, s. 74 mukaan). Paradigmaa voidaan kuvailla myös kognitiivisena näkökulmana tai tieteenalan jakamina uskomuksina. (Slevitch, 2011).

Kestävän matkailun on haastanut *kasvun paradigma*, joka on hallinnut matkailutoimialaa sen modernin aikakauden ajan. Kansainvälisten matkailijoiden yöpymistilastojen ja kasvukäyrien on nähty kuvastavan matkailun tuomaa kokonaishyötyä kohdealueille ja korkeat nousut on poikkeuksetta tulkittu merkkeinä kehityksestä. (Gössling, ym. 2009, s. 303.) Matkailun tuottaessa taloudellista hyvinvointia kohteisiin on usein epäselvää, milloin kasvu on tarpeeksi ja milloin ollaan tilanteessa, jossa matkailun kehityksestä on enemmän haittaa kuin hyötyä. Vaikka kohteiden kantokyky olisi ylitetty, jatketaan vierailijamäärän kasvun tavoittelua, mikä voi johtaa niin kutsuttuun *liikamatkailuun*, kestävämmään tilaan kohteiden sosiokulttuuriselle ja ekologiselle ympäristölle. (Oklevik ym, 2019; Gössling, ym. 2009.) Kasvuun keskittyviä diskursseja ylläpitävät muun muassa useat matkailun instituutiot ja alueorganisaatiot. Tässä kestävä matkailun tavoitteiden ja toiminnan välillä on selvä kuilu, sillä kasvun maksimointiin perustuvat strategiat aiheuttavat merkittäviä ongelmia, kuten suuria matkustajaliikenteen päästöjä sekä

haittoja paikallisten ihmisten elämään. Sen sijaan matkailukehityksen olisi perusteltua omaksua vaihtoehtoisia strategioita, kehittää uusia innovaatioita sekä moniulotteisempia indikaattoreita mittaamaan kehitystä. (Oklevik ym, 2019; ks. Veijola, 2020, MAMOMI-hanke)

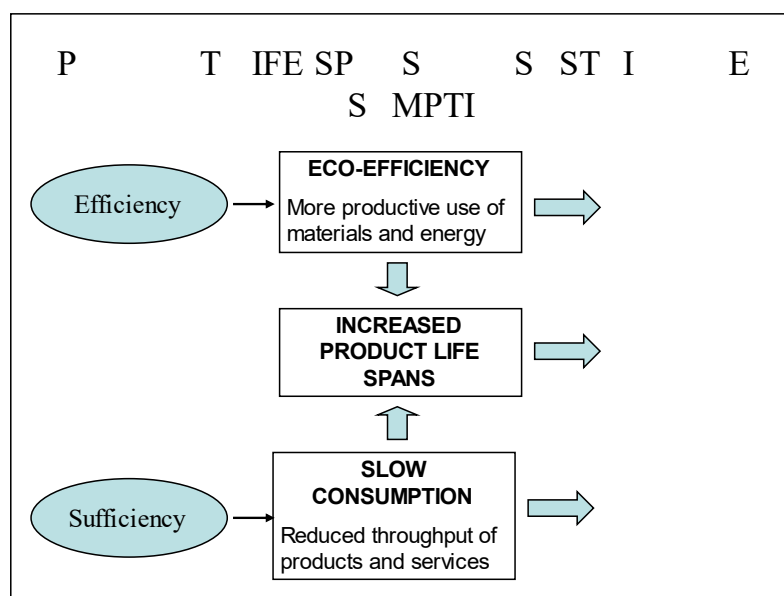
Kestävän matkailun saavuttamiseksi tarvitaan huomattava muutos prioriteeteissa, kohti elämänlaatua, elämistä ekologisen kantokyvyn sisällä ja sosiaalisessa kontekstissa, joka ohjaa kohti globaalia kansalaisuutta pois päin materialismista, itsekkyydestä ja individualismista, johon kulutuskulttuurin ideologia on ohjannut. Siirtymä tulee olemaan haastava saavuttaa, mutta parhaillaan rakentuvat ekologiset parametrit ja sosiaaliset paineet aiheuttavat perustavanlaatuisia muutoksia matkailussa ja matkailukäyttäytymisessä sekä johtavat lopulta matkailualan muuttamiseen. (Higgins-Desbiolles, 2018, s. 127.)

Kestävä matkailu on kenties merkittävin piirre nykyaikaisessa matkailukeskustelussa. Siitä huolimatta, että se on ollut sitä jo useita vuosikymmeniä, kestävyden saavuttaminen pysyy haasteena. Vallitseva uusliberalismin järjestelmä ja matkailuun liittyvä kulutuskulttuurinen ideologia ovat luonnostaan kestävämpiä, ja meidän täytyisi tietoisesti siirtyä pois tästä arvojärjestelmästä vähemmän vahingolliseen: sellaiseen, jossa talous ei mene ihmisten ja ympäristön hyvinvoinnin edelle. (Higgins-Desbiolles, 2010.) García-Rosellin (2013) mukaan matkailun kestävä kehitys globaalina ja sosiokulttuurisena ilmiönä vaatii laajoja yhteiskunnan rakenteiden muutoksia. On saatava esiin eri sidosryhmien kokemukset ja käytännöt, joiden avulla voidaan muuttaa vanhoja tapoja organisoida, johtaa markkinoita.

Hitaan matkailun ideologiaan sisältyy perustavanlaatuisesti tavoite kestävästä matkailusta (esim. Dickinson & Lumsdon, 2010; Hall, 2009, 2007). Hidas matkailu on lähestymistapa, joka perustuu kohtuullisempaan tapaan tuottaa ja kuluttaa (Hall, 2009). Hidasta matkailua on tarkasteltu kestävään matkailuun tähtäävänä, optimisointiin perustuvana matkakohteen laadullisen kehittämisen näkökulmana (esim. Caffyn; 2012, Conway & Timms, 2010). Hidasta matkailua ehdotetaan matkailun kehittämisen konseptiksi, jossa edelläkin kuvatut massaturismin vakiintuneet, kestävämmät käytänteet tunnustetaan ja niitä pyritään välttämään (Moira ym., 2017). Hitaalla matkailulla on potentiaalia sekä matkailun positiivisten alueellisten vaikutusten edistämiseen että elämiskuluttajien kaipaamien matkailutuotteiden ja palveluiden kehittämiseen (Conway & Timms 2010).

Hallin (2009) mukaan kestävä matkailu sijaan on puhuttava kestävästä tuottamisesta ja kuluttamisesta, jotta voidaan nähdä kokonaiskuva. Hall (2007) havainnollistaa kaavion avulla, kuinka hidas matkailu (slow tourism) kytkeytyy niihin. Näkökulmasta hidas matkailu käsittää

koko matkan aikaisen kulutuksen, kotoa kohteeseen ja takaisin sekä ajan ennen uutta matkaa. Sitä määrittäviä tekijöitä ovat paikallinen matkailu tai matkustettavan matkan lyhentäminen, hitaampi matkustaminen ja pidemmät viipymät. Hall (2007) rinnastaa matkailutoimialan tuotteen elinkaari -ajatteluun ja puhuu matkailukehityksen uudesta paradigmasta. Matkailussa tulee kyetä saavuttamaan kehitystä edistävä järjestelmä kerryttämättä määrällistä kasvua, joka kestävästi vähentää luonnon kapasiteettia. Tämä vaatii kulttuurista ja taloudellista siirtymää, jossa hidas matkailu on osa laajempaa *hitaan kulutuksen* (slow consumption) lähestymistapaa, sisältäen niin kuluttajan toimijuuden kuin myös koko toimialan sekä poliittiset päätöksentekijät. (Hall, 2009, s. 55–56.)



Kuvio 3. Hidas matkailu osana kestävästä kulutuksesta. Lähde: Hall, 2007.

Mallissa matkailun tavoitteena on kestävä kulutus (sustainable consumption). Toimialasektorin on mukauduttava hitaampaan kysyntään ja mahdollistettava se: panostamalla tehokkuuteen luomalla kestävämpää tarjontaa. Hall (2007, 2009) esittää, että kestävä kulutus voitaisiin saavuttaa soveltamalla hitaan matkailun periaatteita matkailun kokonaiskehitykseen. Hallia mukaillen *kohtuullisuuden* (sufficiency) lisäksi tuotanto tarvitsee yhä tehokkuutta (efficiency) taloudellisen kestävyuden ylläpitämiseksi. Hall vertaa tuotteen elinkaaren pidentämistä ja energiakulutuksen vähentämistä kohtuullisuuden ja tehokkuuden yhtäaikaiseen kehittämiseen: kun tuotantoprosessissa materiaalit käytetään tuotteliaammin ja käyttöikä pidennetään, voidaan samalla määrällä tuottaa pidempi palvelu ja tuotteet korvataan hitaammin. Vastaavaa elinkaariajattelua on ekologisen kantokyvyn kannalta hyödynnettävä matkailussakin. Matkailun vaikutusten tar-

kastelussa huomio tulee laajentaa matkailijoiden kulutukseen ostohetkeä pidemmälle, matkailutuotteen ja matkakokemuksen elinkaaren kaikkiin vaiheisiin alusta loppuun saakka. Kestävä matkailu ei siis välttämättä tarkoita, että ihmisten täytyy matkustaa vähemmän, mutta sen sijaan voitaisiin matkustaa lähtökohtaisesti paikallisemmin – kauas matkustettaessa viivytettäisiin pidempään, käytettäisiin tehokkaampia kulkumuotoja ja/tai maksettaisiin suhteessa enemmän, jotta vähennetään ympäristövaikutuksia. (Hall, 2009, 2007.)

Hidasta matkailua voidaan tarkastella keinona, kuinka kestävään matkailuun voidaan pykiä. Maailmanlaajuisen koronapandemian tarjoaman herätyksen avulla tai ilman, suurempi muutos matkailussa ja globaalissa tietoisuudessa ylipäättään on tarvittu jo pidemmän aikaa. Kuten Ateljevic (2020) esittää, 300 vuotta vanha moderni paradigma luonnon itsekkästä hyödyntämisestä on saanut matkailun ja matkailijan erkaantumaan luonnosta ja jopa itsestään siinä määrin, etteivät tällaiset taloudelliset, poliittiset, ympäristölliset ja sosiaaliset kriisit ole enää mikään yllätys, vaan täysin odotettavissa myös jatkossa.

Rinnakkain näiden pessimististen (post)modernien matkailun tulevaisuuden kuvien kanssa Ateljevic (2020) tunnistaa nousevan positiivisen transmodernin paradigman, joka näyttäytyy siirtymänä kohti holistisempia näkökulmia ja käytäntöjä matkailussa. Niin kutsutun ”hiljaisen vallankumouksen” johdosta matkailijat synnyttävät uusia matkailun maailmoja, jotka näyttäytyvät tärkeinä keinoina, uusille matkailijoille keksiä uudelleen itseään ja elettyä maailmaa. Matkailijoiden sisäinen muutos heijastuu ulkomaailmaan. Uudet maailmassa olemisen tavat, toiminta ja tietämys nostavat päätään, kun tietoiset kansalaiset, kuluttajat, tuottajat, matkailijat, yrittäjät ja yhteisön johtajat toimivat ja kutsuvat toimimaan tarvittavan muutoksen mukaan kohti uudistavaa paradigmaa ja talousjärjestelmää. (Ateljevic, 2020, s. 467.) Ateljevicin (2020) tavoin tunnistan tarpeen antaa äänen näille vaihtoehtoisille matkailun kehityksen ja tulevaisuuden kertomuksille. Seuraavassa teorialuvussa tarkastelen tutkimukseni tieteenfilosofisia lähtökohtia ja näkökulmia sekä median ja matkailun suhdetta, joka on tutkielmani kannalta olennainen.

4. JAETUN TODELLISUUDEN DISKURSIIVINEN RAKENTUMINEN

Tutkimukseni ontologinen ja epistemologinen lähtökohta on todellisuuden sosiaalinen rakentuminen, toisin sanoen *sosiaalinen konstruktionismi*. Sosiaalinen konstruktionismi siis tarjoaa tutkimuksessani näkemyksen maailmasta ja tiedon luonteesta. Sen mukaisesti käsitän hitaan matkailun ilmiön ja sen merkitykset muodostuvaksi jaetusti ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa, jota on mahdollista tarkastella kielen avulla. Tästä näkökulmasta *diskurssit* ovat keskeisessä asemassa kuvaamassa maailmaa ja rakentamassa sitä edelleen (Pietikäinen & Mäntynen, 2019). Mediatutkimuksessa semioottinen ja diskurssianalyttinen tutkimus voidaan sijoittaa osaksi kulttuurintutkimusta. Viestinnän luonnetta korostetaan tällöin merkityksiä tuottavana ja tulkitsevana toimintana. (Väliverronen, 1998, s. 13.)

4.1 Sosiaalinen konstruktionismi ja diskurssit

Sosiaalisen konstruktionismin paradigman keskiössä on ajatus siitä, että suuri osa maailmasta on ymmärrettävä sosiaalisesti rakentuneeksi (Hacking, 2009). Sosiaalisen konstruktion ilmaisen yleiseen käyttöön tuoneet Berger ja Luckmann (1966) viittaavat ”todellisuudella” suppeammin arkielämän ilmiöiden kokemusmaailman sosiaaliseen rakentumiseen (Raatikaisen, 2004, s.60 mukaan). Sosiaalisen konstruktionismin paradigman mukaisesti erilaisten ilmiöiden voidaan siis katsoa rakentuvan sosiaalisessa vuorovaikutuksessa (Gergen, 1999).

Ihmiset tekevät selkoa maailmasta jaetuilla merkityksillä. Kielellä on siksi keskeinen rooli todellisuuden rakentumisessa. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019, s. 9; Gergen, 1999, s. 47–49.) Käyttäessämme kieltä me konstruomme eli rakennamme ja merkityksellistämme kohteet, joita kuvaamme (Jokinen, Juhila & Suoninen, 2016). Sosiaalisen konstruktionismin paradigmaa mukailen on mielekästä tarkastella kielen järjestäytymistä. Ihmisten toimintaa ohjaavat merkitykset, joita asioihin liitetään, eivät ole kiinteitä ja ennalta määrättyjä. Sen sijaan ne ovat historiallisten tapahtumien, yhteiskunnallisten voimien ja ideologioiden tulosta ja siksi alati muuttuvia. (Hacking, 2009, s.14.) Sosiaalisen konstruktionismin ontologinen näkemys on, että ihmiset luovat jatkuvasti sekä nykyisyyttä että tulevaisuutta eivätkä ole vain niiden passiivisia kokijoita (Gergen, 1999, s. 49).

Tutkimuksellisena viitekehyksenä sosiaalinen konstruktionismi perustaa tutkimuksen lähtöoletukselle siitä, että sosiaalinen todellisuus rakentuu ja muovautuu sosiaalisessa ja kielellisessä vuorovaikutuksessa. Sosiaalinen konstruktionismi tarjoaa tutkimuksessa laajan viitekehyksen

erilaisille kielellisille lähestymistavoille, ja sitä voidaan käyttää kattokäsitteenä erilaisten kulttuuristen ilmiöiden tarkastelussa. (Puusniekka & Saaranen-Kauppinen, 2006.) Sosiaalisen konstruktionismin ja diskurssintutkimuksen näkökulmasta kieli ei järjestäydy pelkästään kieliopin, vaan myös yhteiskunnallisen tilanteen, poliittisten rakenteiden ja sosiaalisten normien mukaan (Pietikäinen & Mäntynen, 2019).

Kieltä voidaan tarkastella sosiaalisena konstruktiona, jonka avulla ihmiset välittävät keskenään tietoa maailmasta viestinnän keinoin (Gergen, 1999). Tämä kielellinen viestintä tuottaa ja ylläpitää erilaisia aiheisiin liitettyjä *puhetapoja* eli diskursseja. Diskurssin käsite voidaan jakaa yksilölliseen ja monikolliseen diskurssiin. Yksilöllisellä diskurssilla tarkoitetaan mitä tahansa kirjoitettua, puhuttua tai viitottua viestintää, jonka avulla kuvataan todellisuutta (Pietikäinen & Mäntynen, 2019; Jokinen, ym., 2016; Johnstone, 2008). Monikolliset diskurssit kuvaavat puolestaan puhetapojen kokonaisuuksia, jotka luovat ja ylläpitävät ideologisia järjestelmiä, uskomuksia maailmasta ja siitä, mikä on luonnollista (Johnstone, 2008, s. 29.) Pietikäisen ja Mäntynen (2009, s. 27, 50-51) mukaan monikollisella ja spesifillä käsitteellä ”diskurssit” voidaan tarkoittaa kiinteämpää, jäsentynyttä merkityksellistämisen tapaa, joka voidaan suomenkielessä erottaa yksilöllisestä diskurssista myös määritteellä, esimerkiksi *feministinen diskurssi* tai *matkailun diskurssi*.

Diskursseilla voidaan ajatella olevan samanlaisia funktioita kuin kielellä. Niiden kautta voidaan kuvata, miten asiat ovat (representaatio) ja keitä me olemme (identiteetti), sekä organisoida elämää kielellisten resurssien avulla (genret). (Pietikäinen & Mäntynen, 2009, s.52.) Diskursseilla on kielellinen ulkoasu, mutta niiden voima kumpuaa niiden sosiaalisesta ulottuvuudesta (Pietikäinen & Mäntynen, 2019). Diskurssit vakiintuneina kielenkäytön tapoina toi tunnetuksi ranskalainen filosofi Michael Foucault (1926–1984), jonka mukaan diskurssit ovat yhteiskunnallisia käytäntöjä, jotka systemaattisesti muokkaavat objekteja, joista ne puhuvat. Foucaultin mukaan diskurssit eivät ole vain merkkejä ja merkityksiä, vaan niillä on myös konkreettista voimaa, sillä ne tuottavat tietoa, yleisiä uskomuksia ja ”totuutta”. (Seppänen & Väliaverron, 2012, s. 105.)

Kun jotain aihetta systemaattisesti merkityksellistetään ja kuvataan tietystä näkökulmasta ja tietyllä tavalla, rakentuu aiheesta tietynlainen yleinen käsitys. Diskursseja on keskenään erilaisia ja ne kamppailevat keskenään siitä, mikä niistä ”valitaan”. Esimerkiksi ilmastonmuutos on ollut ilmiönä niin merkittävä, että sen diskurssi on pakottanut yhteiskunnan eri toimijoita mukauttamaan omia diskurssejaan siihen sopiviksi. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019.) Kun aiheita

kuvataan, jokaisessa tekstissä on voimaa. Meijerin (1993) tavoin en ajattele tekstejä erillisinä, yksittäisten henkilöiden kirjoituksina, vaan diskursseina. Yksittäinen teksti on aina osa tekstien ryhmittymää, joka toistaa ja toistaa toinen toistaan, ja joissa tietynlaisia kulttuurisia asenteita, näkemys- ja ajattelutapoja uusinnetaan ja jatkuvasti rakennetaan. Yhdessä tekstissä on hyvin vähän uutta. Kulttuuriset asenteet on jo koodattu kieleen, ja ne määräävät, mikä kuuluu ymmärrettävään, ääneen puhuttavaan "todelliseen" valtakuntaan. (Meijer, 1993, s. 368.)

Narratiivit eli *kertomukset* ovat tärkeä ja vaikutusvaltainen diskursiivisen toiminnan muoto, jonka avulla voidaan rakentaa ymmärrystä puheena olevasta ilmiöstä ja osallistua kulttuurien, identiteettien ja poliittisten projektien rakentamiseen. Kertomukset rakentavat ja välittävät todellisuutta, liittyen diskurssintutkimuksen peruskysymyksiin, kuten siihen, miten merkitykset rakentuvat. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019.) Kertomuksella tarkoitetaan Björnisen (2020, s. 112–113) mukaan myös henkilökohtaisista tai ideologisista ”uskomuksista, vakaumuksista ja arvotuksista muodostuvaa ajatusmallia” sekä poliittisessä kontekstissa puhuttaessa ”kokonaisvaltaista linssiä, jonka läpi yksilöt ja yhteisöt tarkastelevat maailmaa”. Kertomuksia voidaan käyttää tiedon, tunteiden ja käsitysten muokkaamiseen, ja ne voivat olla keskeinen osa merkitysten kamppailua siitä, mikä diskurssi hyväksytään (Pietikäinen & Mäntynen, 2019).

”Todellista” maailmaa lähetetään jatkuvasti ja luodaan erilaisten tekstuaalisten ja visuaalisten diskurssien avulla. Se, mitä koemme todelliseksi, muodostuu esitettävän ja esitysten eli representaatioiden kautta. Näin kysymys siitä, kuinka "todellisuus" liittyy ”tekstiin”, on väärä kysymys: niitä ei voida jakaa kahteen erilliseen valtakuntaan. (Meijer, 1993, s. 368, Foucault, 1972, 1975, mukailten.) Samoin kuin diskurssit, myös kertomukset pyrkivät kuvaamaan kielenkäytön ja sosiaalisen toiminnan yhteenkietoutuneisuutta. Kertomukset eroavat diskursseista siinä, että ne korostavat sosiaalisen toiminnan kokemuksellista puolta. (Pietikäinen & Mäntynen, 2019.)

Jokisen ym. (1993) mukaan diskurssianalyysiä voidaan hyödyntää väljänä teoreettisena viitekehyksenä, joka rakentuu viidestä teoreettisesta lähtöoletuksesta, joita ovat oletus kielenkäytön luonteesta sosiaalista todellisuutta rakentavana, oletus kielenkäytön seurauksia tuottavavasta luonteesta, oletus rinnakkaisten keskenään kilpailevien *merkityssysteemien* olemassaolosta, oletus toimijoiden kiinnittymisestä merkityssysteemeihin sekä oletus merkityksellisen toiminnan kontekstisidonnaisuudesta. Oletusten painotukset voivat tutkimusasetelman myötä vaihdella. Merkityssysteemit ovat sosiaalisesti tuotettuja kielellisiä jäsennyksiä, perustuen siihen, että asioiden merkitysten ajatellaan muodostuvan suhteessa toisiinsa. Merkitykset rakentuvat

siis yhteyksissä toisiinsa sekä erottamalla keskenään. Merkityssystemit kehittyvät ja muotoutuvat yhteiskunnassa ja yhteisöissä osana erilaisia sosiaalisia käytäntöjä ja konteksteja. (Jokinen ym., 1993, s. 19–22.)

4.2 Media ja matkailu

Median ja viestinnän vaikutus yhteiskuntaan ja matkailuun on kiistämättä merkittävä. Liikkuvuus ja viestintä ovat jo niiden pitkän historian ajan kytkeytyneet monin tavoin toisiinsa (ks. Seppänen & Väliverronen, 2012). Giddensin (1992) mukaan ennen modernia aikaa, ihminen vietti koko elämänsä maantieteellisesti rajatulla alueella, usein omassa kylässään ja tapasi harvoin ketään tuntemattomia. Aika ei ollut abstraktia, kellon mittaamaa aikaa, vaan kiinnittyi tapahtumiin, vuoden aikojen vaihteluun ja luonnon sykleihin. Pikkuhiljaa ajan käsitys on ”tyhjentynt” ja muuttanut ”tilan”. Kun tieto vieraista paikoista kasvoi, myös tilan kokeminen alkoi muotoutua uudelleen: ”tilasta” tuli ”paikkoja”. Kuvittelukykynsä ansiosta ihminen on aina kynnnyt liikkumaan ajassa ja tilassa. Tieto uusista paikoista mahdollisti siirtymät. Jo antiikin Kreikan mytologiassa liikutaan tutuista paikoista tuntemattomiin ja käsitys ajasta on vivahteikas. (Giddens, 1992, Seppänen & Väliverronen, 2012, 4, mukaan.) Kieli yksinkin voi ”viedä vaiheikkaalle matkalle” sisältäessään siihen liitettyjä merkityksiä (ks. miten Veijola, ym., 2018).

Viestinnässä representaatiolla tarkoitetaan jonkin asian tai ajatuksen esittämistä sanallisten, visuaalisten ja äänellisten merkkien ja symbolien avulla. Tämä esittäminen on nimenomaan uudelleen esittämistä, re-presentaatiota (engl. representation) eli jonkin asian tai aiheen tekemistä uudelleen läsnä olevaksi tai ”todelliseksi”. (Väliverronen, 1998, s. 19.) Nykypäivänä elämme median kautta jatkuvan viestitulvan keskellä. Media kertoo meille, millaista on keskivertoelämä, parisuhde tai yksinäisyys, millaista on matkailu. (Väliverronen, 1998, s. 5.)

Media käsittelee matkailun eri aiheita kielen avulla tehden niitä uudelleen ”todelliseksi” ja liittää niihin erilaisia merkityksiä. Näissä mediaesityksissä diskurssit sekä heijastavat että muovaavat matkailun kulutuskulttuuria ja täten myös kehitystä (ks. Fairclough, 1997). Median vaikutus matkailuun on suuri, sillä molemmat ovat merkittävässä roolissa länsimaisessa yhteiskunnassa ja ihmisten elämässä. Median rituaalit ja mediaesitykset rakentavat myös yhteisöllisyyttä, joka on ajattelutapojen, kokemusten ja tunteiden jakamista, vaikkeivat ihmiset olisivatkaan fyysisesti läsnä samassa paikassa. Media voi näin luoda kuviteltuja yhteisöjä, jotka ovat aivan yhtä todellisia kuin kasvokkaisetkin. Nämä yhteisöt voivat ryhmittyä myös globaalien

teemojen ympärille. (Seppänen & Väliverronen, 2012, 4.) Rakentamalla, toistamalla ja ylläpitämällä yhteisiä todellisuuksia media mahdollistaa ihmisille pääsyn jaettujen merkitysten äärelle. Yhteisöllisyys ja toiminnan yhteneväisyys rakentuvat huomaamattomasti. Media tarjoaa ihmisille roolimalleja, luo ja kannattelee erilaisia identiteettejä sekä kutsuu osallistumaan samaistuttavaan toimintaan. (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 16–17.)

Mediaan voidaan lukea kuuluvaksi yleiset joukkoviestimet, kuten televisio, radio ja lehdistö, sekä niiden verkkosivut. Nykyään käsitteellä viitataan usein myös sosiaalisen mediaan ja sen lukemattomiin kanaviin, kuten Facebookiin, Instagramiin, Youtubeen, Twitteriin ja blogeihin. Median eri kanavat voidaan nähdä nykyään myös monin tavoin yhteenkietoutuneina. Media on viestintäteknologiaa, erilaisia sisältöjä, niiden vastaanottamista, tuottamista ja vuorovaikutusta toisten kanssa. (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 10.) Sosiaalisen median tavoin uutisetkin voidaan katsoa sosiaalisesti rakentuneiksi, mikä tarkoittaa sitä, että yksilölliset, institutionaaliset ja kulttuuriset käytännöt, kuten normit, arvot, tavat ja rutiinit, näkyvät uutisoinnissa (Pietikäinen, 2000, s. 98–99). Median tekstit ovat viestintäprosessien materialisoituneita jälkiä, joita seuraamalla voimme tutkia viestinnän ilmiöitä ja niiden taustalla olevia merkityksenannon prosesseja (Väliverronen, 1998, s. 32).

Prestonin ja Silken (2008) mukaan länsimaisen uutismedian diskurssit operoivat uusliberaaleissa viitekehyksissä eivätkä niiden ideologiat ole irrallaan materiaalisesta maailmasta, vaan niillä voi olla todellinen merkitys sosiaalisiin normeihin ja käytänteisiin (Preston & Silke, 2011). Media osallistuu rakentamaan matkailun merkityssysteemejä ja käytänteitä jatkuvasti luomalla tietynlaisia representatioita aiheista ja ylläpitämällä esimerkiksi tietynlaisia liikumisen ja kulutuksen diskursseja, käsityksiä siitä, millainen toiminta on sosiaalisesti hyväksyttyä ja mitkä asiat ovat tavoiteltavia. Germann Molz (2009) on esittänyt, että länsimainen media on yleisesti asettanut nopeuden ihanteelliseen asemaan, ”standardiksi”, matkailun ja liikumisen populaareissa diskursseissa. Liikkumattomuus puolestaan on saanut merkityksensä ”vääränä” ja ”epänormaalina”. (Germann Molz, 2009, s. 283.) Tällaiset diskurssit ovat kannustaneet tietynlaiseen käyttäytymiseen, kuten jatkuvaan lentämiseen, ja ylläpitäneet etenkin ympäristön kannalta kestämättömän nopeaa kulutuskulttuuria ja matkailun normeja (Gössling, ym. 2019; Higgins-Desbiolles, 2018).

Sillä, miten matkailusta puhutaan mediassa, on siis suuri vaikutus siihen, millaista matkailu on nyt ja millaiseksi se muotoutuu tulevaisuudessa. Media toistaa erilaisia ideologisia näkökulmia monin tavoin. Tiedotusvälineet voivat esimerkiksi suosia tietynlaisia narratiiveja enemmän

kuin toisia. (Preston & Silke, 2011.) Ne voivat myös toimia ideologisesti myös "merkitsevien hiljaisuuksien" kautta eli laiminlyömällä tiettyjen kysymysten mainitsemista (Entman, 2004, Preston & Silken, 2011, s. 52 mukaan).

Higgins-Desbiollesin (2018, 2010) mukaan uusliberaali jatkuvan kasvun diskurssi ja kulutus-kulttuurinen ideologia ovat laiminlyöneet vastuun diskurssia ja saaneet matkailijatkin hylkäämään vastuullisuuden. Sen sijaan globalisaation myötä jatkuvasti kaupallistuvassa hyödyke-maailmassa ihmiset ovat alkaneet rakentaa identiteettejään yhä enemmän kulutusvalintojensa kautta ja saaneet tälle jatkuvaa vahvistusta mediasta. Tilanne ruokkii lomien ja kansainvälisten lentojen lakkaamatonta kasvua huolimatta realisoituvista kasvun rajoista, jotka ajoittain kohdataan liian kaukaisilta tuntuvissa kuvissa ”jääkarhuista sulavilla jäälautoilla” sosiaalisen median syötteessä. Säätelyn pyrkimyksiä muuttaa uusliberaalisen kasvun suuntaa ei oteta huomioon, koska nautimme liikaa meille tarjottavista hyvän elämän yksityiskohdista. (Higgins-Desbiolles, 2018, s. 158.)

On huomion arvoista, että media ja viestintä eivät nykyaikana enää vain raportoivat tai heijasta markkinapäätöksiä, vaan siitä on tullut refleksiivinen osa näitä päätöksiä: ideologioilla on keskeinen osa prosessissa (Thompson, 2003, s. 23, Preston & Silken, 2008, s. 51 mukaan). Media tekee yhteiskunnan poliittisia päämääriä näkyviksi. Siellä keskustellaan moniäänisesti yhteiskunnan tulevaisuuden suunnasta ja tavoitteista. Nykyään useat yhteiskunnan eri jäsenet voivat käyttää mediaa organisoimaan omaa toimintaansa ja saamaan äänensä kuuluviin (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 13). Yhteiskunta ja sen eri jäsenet muokkaavat mediaa; millä voi olla ratkaiseva rooli yhteiskunnallisten ja kulttuuristen muutosten leviämässä, (Fairclough, 1997, s. 72–73.), niin myös matkailussa.

4.3 Tutkimuksen teoreettisten lähtökohtien ja empirian välinen suhde

Tutkielmassani tulkitseen matkailua kulttuurisena, dynaamisena ja jaetuissa merkityksenannoissa rakentuvana toimintana. Tarkastelun kontekstina on länsimainen matkailukulttuuri ja yhteiskunnalliset matkailun diskurssit Suomen mediassa. (ks. Germann Molz, 2009; Franklin, 2003.) Taustalla sosiaalisen konstruktionismin paradigma ja diskurssiteoria auttavat ymmärtämään hitaan matkailun ilmiötä median kontekstissa yhteiskunnan sosiaalisten käytänteiden kanssa dialektisena ilmiönä sekä tuottamaan siitä mahdollisimman hyödyllisen ja hyvin jäsenytyneen tulkinnan.

Merkitys on tärkeä käsite tutkielmani kannalta. Kulttuurintutkimuksessa kielenkäyttö ja merkitysten tuottaminen on aina tiettyyn sosiaaliseen ja historiallisesti muuttuvaan kontekstiin sidottua, joten se ei tarjoa mitään yleistä teoriaa merkityksestä ja sen muodostumisesta. Sen sijaan lähdetään siitä ajatuksesta, että millään asioilla tai esineillä ei ole itsestään selvää ja muuttumatonta merkitystä, ei myöskään ”hitaalla” ja ”matkailulla” tai hitaalla matkailulla. Merkitykset ovat monella tapaa käytännöllisiä ja materiaalisia, eivät vain pään sisäisiä asioita. Sillä, miten asioita, ihmisiä tai yhteiskunnallisia ongelmia nimetään, voi olla hyvinkin konkreettisia yhteiskunnallisia seurauksia. (Väliverronen, 1998, s. 18–19.)

Länsimainen nykyaika on liikkuva, nopea ja medioitunut. Liikkuvuus (engl. mobility) rakentuu yhteiskunnassa sosiaalisesti ja diskursiivisesti. Median tahdin representaatioissa ja ruumiillisten sekä henkisen liikkumisen kokemusten välillä oleva dialektinen suhde viittaa jatkuvaan neuvotteluun näiden kokemustasojen välillä ja niiden välittämisessä. Median esitykset ovat erottamattomasti sidoksissa merkityksiin, jotka muodostavat ja muovautuvat todellisesta liikkeestä ja sen kokemuksista sosiokulttuurisessa kontekstissa. (German Molz, 2009, s. 270.) Se, että sana ”hidas” esiintyy toistuvasti yhteydessä sanaan ”matkailu” länsimaisen mediayhteiskunnan julkisten tiedotusvälineiden välittämissä viesteissä, kutsuu ymmärtämään sen diskursiivisen rakentumisen merkityksiä ja tarjoaa kiintoisan tutkimuskohteen.

Päätutkimuskysymykseni on: *Kuinka hidas matkailu kytkeytyy matkailun murrokseen mediassa?* Tutkimukseni osakysymyksiä ovat: *Millainen kuvaus hitaasta matkailusta rakentuu mediatekstien avulla? Mitä kulttuurisia merkityksiä hidas matkailu saa mediateksteissä? Mitä media puhuu matkailun vastuullisuudesta? Millaisia mahdollisuuksia ja haasteita hidas matkailu esittää kestävän matkailun kehittämiseen Suomessa?*

5. AINEISTO JA MENETELMÄT

Tutkielmassani tarkastelen, millaisia matkailun kulttuurisia merkityksiä hidas matkailu luo diskursiivisesti eli kielen avulla mediassa ja kuinka se kytkeytyy niin kutsuttuun matkailun murrokseen. Suomalaisen uutismedian julkaisut päätyivät tutkimusaineistokseni, koska juuri niissä ilmiö herätti kiinnostukseni. Analyysin keskiössä on hidas matkailu todellisena, median representaatioissa esiintyvänä sekä samalla niissä rakentuvana ilmiönä. Aineiston analyysiä ohjaavat sosiaalisen konstruktionismin periaatteet, sillä analyysissä tarkastelun kohteena on ensisijaisesti kieli, joka järjestyy sosiaalisesti ja jonka avulla ihmiset välittävät tietoa maailmasta samalla todellisuutta jatkuvasti rakentaen. (ks. Pietikäinen & Mäntynen, 2019; Väliverronen, 1998; Gergen 1999.)

Käytän analyysimenetelminäni sisällönanalyysin ja diskurssianalyysin yhdistelmää. Kuvaan seuraavaksi ensin aineistolähtöisen sisällönanalyysin ja diskurssianalyysin suhdetta, jonka jälkeen esittelen diskurssianalyysiä analyysimenetelmänä ja mediatekstejä aineistona. Seuraavaksi esittelen aineistoni sekä kuvaan aineistonkeruu- sekä analyysiprosessini yksityiskohtaisemmin. Viimeisessä aluvussa analysoin omaa tutkijan positiotani sekä pohdin tutkimukseeni liittyviä eettisiä kysymyksiä ja näkökulmia.

5.1 Aineistolähtöinen sisällönanalyysi

Sekä sisällönanalyysi, että diskurssianalyysi ovat tekstianalyysiä, joten niitä voidaan käyttää saman aineiston analysointiin. Tutkimuskysymysteni kannalta on tarkoituksenmukaista yhdistää näitä menetelmiä, sillä ne täydentävät toisiaan mahdollistaen hitaan matkailun ilmiön ja siihen liitettyjen merkitysten laadukkaamman tulkitsemisen median kontekstissa. Analyysimenetelmien suhde on tutkielmassani seuraava: sisällönanalyysin keinoin keskityn etsimään tekstin sisällön merkityksiä, kun taas diskurssianalyysin avulla siihen, kuinka näitä merkityksiä tuotetaan. (Tuomi & Sarajärvi, 2017, s. 117.)

Aineistolähtöisen sisällön analyysin avulla pystyin jäsentämään aineistoani tulkittaviksi kokonaisuuksiksi aiempaan tutkimukseen nojaten ja tarkastelemaan, *mitä* media puhuu hitaasta matkailusta. Sisällönanalyysi aineistosta luo kokonaiskuvan siitä, millainen representaatio hitaasta matkailusta rakentuu mediassa. Diskurssianalyysin avulla syvennän sisällönanalyysin avulla muodostamieni kokonaisuuksien sisältämien merkitysten tulkintaa. Analysoin mediatekstien sisältöä aineistolähtöisesti, mutta keskusteluttaen sitä tiiviisti aiemman tutkimuskirjallisuuden

kanssa. Aineistolähtöisyys sisällönanalyysissä perustuu siihen, että tutkimusaineistosta luodaan teoreettinen kokonaisuus siten, että analyysiyksiköt valitaan aineistosta aina tarkoituksen ja tehtävänasettelun mukaisesti, eivätkä ne ole ennalta sovittuja. (Tuomi & Sarajärvi, 2017, s. 108.)

5.2 Diskurssianalyysi mediaesityksistä

Edellisessä tutkimuksen teoreettista viitekehystä käsittelevässä luvussa (luku 4) kerroin sosiaalisen konstruktionismin tieteenfilosofisista lähtökohdista, joihin diskurssianalyysi pohjautuu. Jokisen, Juhilan & Suonisen (1993) mukaan määrittelen diskurssit verrattain eheiksi säännönmukaisten merkityssuhteiden systeemeiksi, jotka rakentuvat sosiaalisissa käytännöissä ja samalla rakentavat sosiaalista todellisuuttamme: mahdollisesti muuttavat matkailua.

Mediateksteissä diskurssit esittävät sekä jatkuvasti rakentavat ympäröivää maailmaa, sosiaalista todellisuuttamme. Konstruktionistisen paradigman mukaisesti kielessä esitetään kuvauksia paitsi aiheesta, myös itsestämme, toisistamme ja ajastamme sekä sen kulttuurisista rakenteista ja käytänteistä. (Pietikäinen & Mäntynen, 2009, s. 53.) Diskurssianalyysi on yritys jäljittää tekstin, diskurssien ja sosiokulttuuristen käytäntöjen välisiä yhteyksiä (Fairclough, 1997, s. 29). Yhteiskunnallisia ja sosiokulttuurisia muutoksia tarkasteltaessa joukkotiedotuksen esitykset ovat olennaisia, sillä se pyrkii tuottamaan mahdollisimman ajankohtaisen kuvauksen todellisuudestamme (Fairclough, 1997, s. 11).

Aineistoni analyysivaiheessa en pyri tunnistamaan mediateksteistä hitaan matkailun ilmiön sisäisiä eri diskursseja, vaan keskityn enemmänkin hahmottamaan matkailun diskursiivista murrosta median kontekstissa ja sitä, mitä sisällönanalyysin keinoin aineistosta tunnistamani teemat niiden sisältämine merkityksineen voivat tarkoittaa matkailun nykyisten ja tulevien sosiaalisten käytänteiden kannalta. Diskurssianalyysi tarkastelee *miksi*, *miten* ja *ketkä* hitaasta matkailusta puhuvat. Fairclough'n (1997) mukaan tiedotusvälineiden kieltä tulee aina analysoida diskurssien avulla ja analyysin on oltava osa tiedotusvälineiden diskurssianalyysiä. Tutkielmani kannalta olennaisin tiedotusvälineiden diskurssianalyysin metodinen tavoite on se, että analyysini keskiössä on tarkastella, kuinka suuret muutokset näkyvät tiedotusvälineiden diskursiivisissa käytännöissä. Toinen analyysiäni ohjaava periaate on ymmärtää median esitysten, yhteiskunnan sekä kulttuurin, välinen suhde dialektisena: mediatekstit muotoutuvat sosiokulttuurisesti ja muotoilevat yhteiskuntaa ja kulttuuria uusintavin ja uutta luovin tavoin. (Fairclough, 1997, s. 28, 50–51.)

Mediaesitykset ovat representaatioita, jotka esittävät, ja samalla myös rakentavat yhteiskunnallista todellisuutta. Valtaosa uutisista, dokumenteista ja ajankohtaisohjelmista on julkisten henkilöiden, kuten poliitikkojen, virkavallan ja erilaisten asiantuntijoiden puheen tai kirjoituksen välitystä. Usein yksittäisessä uutisessa kudotaan monien ihmisten diskurssien representaatiot, eli monet puheäännet yhdeksi verkoksi. Yhdessä mediatekstissä voivat näin puhua sekä suoraan että välillisesti toimittaja, julkiset henkilöt ja tahot, kansalaiset sekä laajemmin esimerkiksi ”länsimaat”. (Fairclough, 1997, s. 105.)

Median esitykset aiheista eivät olet sattumanvaraisia, vaan ne *kehystävät* sitä valittujen sanojen, kuvien ja näkökulmien kautta. Esityksen myötä aiheet liittyvät osaksi laajempia yhteiskunnallisia puhe- ja ilmaisutapoja, diskursseja. (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 90.) Seppäsen ja Väliverronen (2012) mukaan on merkittävää, että ihmiset kokevat mediaesitykset kuten uutiset yhteiskunnassa suunnilleen samoin tavoin. Mediaesitykset ovat jaettua todellisuutta, joissa on säännönmukaisuuksia, järjestyksiä ja kaikille yhteisiä merkityksiä. Nämä muiden ihmisten kanssa jaetut merkitykset ovat puolestaan keskeinen yhteisöjä ja yhteiskuntaa koossa pitävä voima. (Seppänen & Väliverronen, 2012, s. 16–17.)

Fairclough'n (1997) mukaan tiedotusvälineiden tekstit ovat sosiokulttuuristen muutosten herkkä mittari. Alustavat, keskeneräiset ja ristiriitaiset kulttuuriset ja yhteiskunnalliset muutokset ilmenevät median muuttuvissa diskurssikäytännöissä. Mediatekstit on nähtävä arvokkaaksi materiaaliksi niitä tutkittaessa. (Fairclough, 1997, s. 72–73.)

5.3 Aineiston keruu ja analyysin vaiheet

Tutkielmani aineisto koostuu 19 suomenkielisestä mediatekstistä, jotka ovat uutisia ja lehtiarikkeleita. Suomenkieliset tekstit on julkaistu *Ilta-Sanomissa*, *Kalevassa*, *Ylen uutisissa*, *Helsingin Sanomissa*, *Maaseudun Tulevaisuudessa*, *Iisalmen Sanomissa* ja *Iltalehdessä*. Kaikissa hakusanoilla löytämissäni teksteissä ei käytetä sanaa hidas matkailu, mutta kuvataan ilmiötä selvästi – myös tällaisia tekstejä sisällytin aineistooni. Aineiston hakua rajoittivat maksulliset sisällöt, joita oli paljon. Ilman maksumuureja tekstejä olisi löytynyt huomattavasti enemmän. Samoin artikkeleita aiheesta olisi löytynyt varsin runsaasti, mutta tein tässä rajauksen uutismedioiden sivujen julkaisuihin, jotta aineisto ei painottuisi niinkään yksittäisten ihmisten mielipiteisiin, vaan kuvaisi tarkemmin yhteiskunnallisesti ajankohtaista puheenaihetta (ks. Seppänen & Väliverronen, 2012). Rajasin aineistoni suomenkielisiin mediateksteihin, sillä diskurssien

rakentuessa kielessä koin suomenkielisen aineiston mahdollistavan niiden sisältämien merkitysten tarkemman kulttuurisen analyysin (ks. Pietikäinen & Mäntynen, 2019).

Keräsin tutkielmani aineiston internetistä aikavälillä 1.1-30.1.2021. Hain uutismedian julkaisuja Googlen hakukoneen avulla sekä suoraan uutissivustoilta niiden omilla hakutoiminnoilla. Hakusanoina käytin muun muassa ”hidas matkailu”, ”hidas matkustaminen” ja ”slow-matkailu”. Äidinkielen hakusanojen lisäksi käytin englanninkielisiä vastineita ”slow travel”, ”slow traveling” ja ”slow tourism”, sillä olen havainnut myös niitä käytettävän suomenkielisissä teksteissä. Edellisten hakusanojen lisäksi käytin myös sanojen taivutettuja muotoja sekä tarkistin sivustojen tarjoamat ehdotukset vastaavista uutisista ja artikkeleista.

Rajasin aineiston ajallisesti mediatekstien ilmestymisajankohdan mukaan vuoteen 2018–2021. Vanhin mediateksti on julkaistu vuonna 2018 ja uusimmat kuluvan vuoden 2021 aikana. Hitaan matkailun mainitsevia julkaisuja oli pidemmänkin ajan takaa, mutta uutisointi ei ollut vielä tällöin tiheää. Julkisen keskustelun aiheesta voi havaita valitsemallanikin aikavälillä kiihtyneen, ja eniten julkaisuja on vuodelta 2019. Vuonna 2019 alkanut koronapandemia vei paljon tilaa uutisoinnista ja pysäytti matkustamisen. Poikkeustilanne todennäköisesti rajoitti aiheesta uutisointia, koska matkustaminen ei ole ollut sallittua. Toisaalta se toi siihen myös erittäin kiinnostavan näkökulman. Sisällöllisesti päätin rajata aineistoni ulkopuolelle mediatekstien kuvat, sillä en pitänyt niiden merkitysten analysointia tarpeellisena. Poikkeuksena tähän säilytin kuvat, jotka sisälsivät analyysin kannalta olennaista tekstiä, kuten tietoa matkustusreiteistä.

Talletin aluksi kaikki mediatekstit Word-dokumentiksi, minkä jälkeen numeroin tekstit järjestyksessä (=T1, T2, T3...jne.). Tulostin tiedoston, jotta aineistoa olisi helpompi käsitellä. Varsinaisen aineiston analyysin toteutin yhdistämällä kahta analyysimenetelmää, laadullista sisällönanalyysiä sekä diskurssianalyysiä. Aineiston analysointi vaiheittain tapahtui seuraavasti: 1. mediatekstien yksittäinen huolellinen lukeminen 2. tekstien vertailu keskenään 3. esiin nousevien teemojen tunnistaminen 4. ilmauksien luokittelu analyysiyksiköiksi 5. analyysiyksiköiden kategoriointi teemojen alle. Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä kokonaiskuvan muodostaminen on tärkeää. Pyrin hahmottamaan kokonaisuutta kattavasti lukemalla tekstit ensin mahdollisimman huolellisesti läpi järjestyksessä yksi kerrallaan. Luin jokaisen tekstin alusta loppuun ja siirryin vasta sitten seuraavaan. Toistin tämän vaiheen useaan kertaan. Kun kokonaisuus alkoi hahmottua, aloin vertailla tekstejä keskenään. Siirryin tekstistä toiseen etsien yhteyksiä ja eroavaisuuksia kirjoittaen näitä havaintoja samalla ylös. Tätä vaihetta seurasi aineistosta esiin nousevien, toisistaan erottuvien, teemojen tunnistaminen.

Teemoitteluvaiheessa pyrin havaitsemaan tekstistä esille nousevia pääteemoja, jotka tunnistin aiemman hidasta matkailua käsittelevän tutkimuskirjallisuuden pohjalta sekä kestävän matkailun ja vastuullisuuden käsitteistöä ja joiden avulla pystyin jakamaan aineiston hahmotettaviin kokonaisuuksiin. Diskurssien identifiointi teksteistä voi tapahtua käytännössä, kuten (Jokinen & Juhila, 1993, s. 80) kuvaavat: kiinnittämällä huomiota yhtäläisyyksiin eli samojen merkityssysteemien osiin. Teemojen analyysissä etenin osista kokonaisuuksiin, merkityksistä merkityssysteemeihin. Merkityssysteemit esiintyvät aineistossa ”paloina”, joiden sisällöllinen merkitys voidaan tunnistaa vasta aineiston kontekstisidonnaisessa tulkintaprosessissa.

Pääteemat, jotka muodostin aineistostani, ovat *matkailun murros*, *vastuullinen matkailu* sekä *matkailun merkityksellisyys*. Järjestelin pääteemojen alle aineistosta ilmauksia, jotka rakensivat kyseistä teemaa. Nämä ilmaukset tai katkelmat tekstistä muodostivat analyysiyksiköjä, jotka olivat pituudeltaan enimmillään neljän lauseen mittaisia. Aineistolähtöiselle sisällönanalyysille ominaista onkin, etteivät analyysiyksiköt ole ennalta sovittuja, vaan ne valitaan vasta aineistosta analyysivaiheessa. (Tuomi & Sarajärvi, 2017, s. 108.) Kategorioimalla analyysiyksiköt pääteemojen alle sain muodostettua alaluokkia, jotka tarkensivat kyseisiä teemoja. Aineiston analyysivaiheet etenivät kuvatussa järjestyksessä. Vaiheet kuitenkin toistuivat useampaan otteeseen ja limittyivät, kun palasin aiempiin vaiheisiin työskentelytapani tarkentuessa ja kehittyessä edelleen.

Diskurssintutkimukselle ominaiseen tapaan halusin keskittyä myös tarkastelemaan tekstien toimijoita eli niiden esittämiä puheääniä. Tarkoitukseni ei ollut analysoida vain yhtä diskurssia, kuten *median diskurssia* tai valtarakenteita, vaan enemmänkin ymmärtää ilmiön sosiaalista konstruktiota median representaation kautta mahdollisimman syvästi sekä tulkita sen sisältämiä merkityksiä. Jokisen ym. (1993) mukaan diskurssianalyysissä ei tulkita diskursseja sinänsä, vaan sitä, miten ne aktualisoituvat erilaisissa sosiaalisissa käytännöissä. Aineistoa järjestelläkseni ja selkeästi kuvatakseni muodostin kaksi taulukkoa. Ensimmäiseen taulukkoon (taulukko 1) jaottelin mediatekstit niiden aiheen sekä ilmiön kielellisen kuvauksen luonteen mukaan. Laadulliselle tutkimukselle ominaisesti aineistoni oli laaja, joten taulukko auttoi sen hallintaa. Taulukko kuvaa mediateksteistä esiin nostamiani asioita selkiyttääkseni tulkintaani ja suuren laadullisen aineiston ”vaikutelmanvaraisuutta” vähentääkseni. (ks. Mäkelä, 1990.)

Taulukko 1. Aineiston järjestely ja jaottelu

Mediatekstin tunnus	Aihe	hidas matkailu	hidastaa/vastaava	liikkuvuus (mobility)	kokemus (experience)
T1	Ilmastovastuu	x	x	x	x
T2	Matkailun muutos	x	x	x	x
T3	Moottoripyörämatkailu	x	x	x	x
T4	Ilmastovaikutukset		x	x	x
T5	Ilmasto/matkailun muutos		x	x	x
T6	Some/ matkailun muutos	x	x		x
T7	Vastuullisuus (vaikuttaja)		x	x	
T8	Vastuullisuus		x		x
T9	Matkailun muutos		x	x	
T10	Matkakirjeet		x		x
T11	Matkailutrendit	x	x		x
T12	Maata pitkin matkailu			x	x
T13	Muuttuva matkailu		x	x	x
T14	Maata pitkin matkailu		x	x	x
T15	Kotimaan matkailu			x	x
T16	Matkailutrendit	x	x		x
T17	Matkailun uudelleenajattelu		x	x	x
T18	Maata pitkin matkailu		x	x	
T19	Maata pitkin matkailu	x	x	x	x

Toiseen taulukkoon (taulukko 2) jaottelin mediatekstit aiheen ja tekstin puhujien mukaan. Aineistoni mediatekstit toimivat puheäännet yhteen kutovana verkkona, joka tuo eri näkökulmia yhteen ja kokoaa ilmiön kielellisesti tarkasteltavaan muotoon. Mediateksteissä puhujia oli useita. Tämä oli diskurssiteorian kannalta merkityksellistä, joten sen sijaan että olisin anonyymisoinnin yhteydessä poistanut puhujat kokonaan, muutin nimet ilmaisun taustalla olevaa puhujaa kuvaaviksi nimikkeiksi kuten ”haastateltu matkailija” tai ”tutkija”. Joissain tapauksissa jouduin pelkistämään nimikettä, jotta puhuja ei tarpeettomasti identifioituisi. Tuloslukuissa tulen viittaamaan aineistooni ”*kursivoimalla aineisto-otteen*” ja ilmaisemalla mediatekstin sekä puhujan tunnisteella esim. (T1, matkailija). Alla olevasta taulukosta (taulukko 2) voi nähdä,

millaisesta puheäänien joukosta aineisto kokonaisuudessaan koostuu sekä yksittäisen mediatekstin sisällä kuullut henkilöt. Mediateksteissä nimettyjä toimijoita ovat toimittajan lisäksi esimerkiksi niihin haastatellut matkailijat, erilaiset matkailun asiantuntijat ja mediavaikuttajat.

Taulukko 2. Mediatekstien aiheet ja puhujat

Mediatekstin tunnus	Aihe	Tekstin puhujat
T1	Ilmastovastuu	toimittaja, matkailijat, tutkimus- ja koulutusinstituutin johtaja, tutkija
T2	Matkailun muutos	toimittaja, tutkimuspäällikkö, professori
T3	Moottoripyörämatkailu	kesäkahvilayrittäjä, yliopettaja, kyläyhdistyksen puheenjohtaja, matkailijat, moottoripyöräjärjestön puheenjohtaja, kauppias
T4	Ilmasto/muutos	toimittaja, matkailijat, laivayhtiötä edustava asiantuntija, haastateltu useampia
T5	Ilmasto/matkailun muutos	toimittaja, matkailijat
T6	Some/ matkailun muutos	toimittaja, professori, tutkijatohtori, matkailun alueorganisaatio
T7	Vastuullisuus	toimittaja, matkabloggaaja, haastateltu toimittaja,
T8	Vastuullisuus	toimittaja, matkailuyrittäjä,
T9	Maata pitkin	toimittaja, matkailijat, professori
T10	Matkakirjeet	toimittaja, runoilijat/matkailijat
T11	Matkailutrendit	toimittaja, matkailualan liiton toimitusjohtaja
T12	Maata pitkin matkailu	toimittaja, ilmastometeorologi/matkailija
T13	Muuttuva matkailu	kolumnisti, professori, matkabloggaaja,
T14	Maata pitkin matkailu	toimittaja, matkailija, koulutusinstituutin johtaja, asiantuntija, Sitra
T15	Kotimaan matkailu	toimittaja, Madventures
T16	Matkailutrendit	toimittaja, haastateltu Visit Finland
T17	Matkailun muutos	toimittaja
T18	Maata pitkin matkailu	toimittaja
T19	Maata pitkin matkailu	toimittaja, matkailija

5.4 Tutkimusetiikka ja tutkijan positio

Tutkimukseni edustaa humanistisia ja yhteiskuntatieteellisiä tieteenaloja, jotka kuuluvat ihmistieteisiin. Toivo Salosen (2015) mukaan niiden avulla on mahdollista tutkia kulttuurisia ilmenymiä ja ihmisen toimimisia, joista tuotetaan kuvauksia, tulkintoja, selityksiä ja ennustuksia sekä uusia näkökulmia ja arvottamisia. Ihmistieteellisen tutkimuksen luonteen mukaisesti tutkimustani ohjaa ymmärtämisen näkökulma, jossa ymmärtäminen on seurausta muun muassa merkityksien avautumisesta. (Salonen, 2015, s. 14.)

Mediatekstit, kuten muutkaan ihmisten tuottamat tekstit ja niiden sanat sekä lauseet, ovat harvoin yksiselitteisiä niin, että niiden sisältämät merkitykset voitaisiin lukea esiin ilman tulkintaa. Objektiivisuuden sijaan tutkimustulosteni luotettavuuden arvioinnissa korostuu se, kuinka hyvin tutkimusta varten rakentamani teoreettinen viitekehys ja sen pohjalta tekemäni rajaukset perustelevat tulkintoja ja päätelmiä, joita olen mediateksteistä tehnyt. (Väliverronen, 1998, s. 15.) Joka tapauksessa tulokseni sisältävät empiirisestä aineistosta tekemieni havaintojen pohjalta tehdyn subjektiivisen tulkinnan. Minä tutkijana, ihmisenä, vaikutan omalla kokemisellani tämän tulkinnan rakentumiseen. Jokista ja Juhilaa (1993, s. 106) mukailen huomautan, että aineiston analyysi ei ole yksiselkoinen prosessi, jonka aikana jotkin ”oikeat” tulkinnat vain nousevat esiin. Tutkijan roolia ei ole siis syytä vähätellä, sillä se on olennaisen tärkeä. Merkityksiä ei voida kokonaan paikantaa aineiston ominaisuuksiksi, vaan tutkijan vuoropuhelu aineiston kanssa ratkaisee, mitkä merkityspotentiaalit herätetään henkiin.

Sosiaalisen konstruktionismin ontologian mukaan tutkijalla on merkittävä rooli myös tutkimansa ilmiön rakentumisessa. Tutkimustuloksillani osallistun itse ilmiön rakentumiseen puhumalla siitä ja rakentamalla siitä representaation. Tutkijana paikannun Rovaniemellä asuvaksi nuoreksi, joka matkailututkimuksen opiskelijana on seurannut suhteellisen aktiivisesti matkailua, sen ilmiöitä käsittelevää akateemista keskustelua ja median uutisointia. Samaan aikaan kun näkökulmani länsimaisen matkailun kulttuurisia diskursseja kohtaan on kriittinen, olen itsekin kulttuurin edustaja. Tutkimusetiikan kannalta avaan pohdinnan mahdollisuuden arvioida sitä, vaikuttaako oma suhteeni tutkimustulosten rakentumiseen.

Empiirinen aineistoni toimii todistusaineistona, jonka esitleminen lukijoille on tärkeä tutkimuseettinen tehtäväni. Sen avulla voin mahdollistaa pääsyn tulkintojeni lähteelle ja sallia eriävät tai vastakkaiset tulkinnat. Aineistoni on huolellisesti luetteloitu ja se löytyy liitteenä (LIITE 1) tutkielman lopusta. Tutkielmani aineiston sisältämät mediatekstit ovat julkista tietoa, joten aineiston keruu ei edellyttänyt lupaa käyttää niitä. Aineisto ei sisällä arkaluontoista tietoa, joten myöskään sen säilyttäminen tai jakaminen ei sisällä tutkimuseettisiä kysymyksiä. Tein valinnan jättää puhujien nimet mainitsematta analyysissä, vaikka mediateksteissä nimet mainitaan, sillä niiden sisällyttäminen ei ollut analyysin kannalta olennaista. Tästä huolimatta kiinnitin huomiota siihen, että mahdollisimman usea puheääni tulisi kuulluksi. Tässä tehtävässä auttoi puhujien kuvaaminen heitä kuvaavilla nimikkeillä, joita mediateksteissä puhujien nimien yhteydessä käytettiin. Ajoittain oli vaikeaa erottaa, kenen sanomaa mediatekstin kieli on. Tein kuitenkin parhaani viitatakseni puhujiin sekä aineisto-otteisiin mahdollisimman tarkasti.

Analysoin aineistoani tutkiakseni, millainen representaatio hitaasta matkailusta rakentuu mediateksteissä. Seuraavaksi siirryn tutkielmani tuloslukuihin, joissa esittelen analyysini tulokset ja rakennan tulkinnan ilmiöstä aiemman tutkimuskirjallisuuden avulla. Ensimmäisessä tulosluvussa vastaan päätutkimuskysymykseeni: Kuinka hidas matkailu kytkeytyy matkailun murrokseen? Aloitan tällä luvulla purkamaan tuloksiani esittelemällä median representaation matkailun murroksesta ja etenen Mäkelän (1993) vertauksen tavoin, kuin sipulia kuorien: ”kun sipulin kuorii ei mitään sisusta ole, ja jokainen kerrostuma on yhtä todellinen”. Jokainen kolmesta tulosluvusta käsittelee yhtä sisällönanalyysin avulla rakentamaani teemaa seuraavassa järjestyksessä: *murros, vastuullisuus ja merkityksellisyys*. Teemat kietoutuvat tiiviisti yhteen ja ovat yhtä tärkeitä sipulin rakenneosia. Matkailun murroksen, hitaan matkailun ja niihin liitettyjen merkitysten suhde on dialektinen ja muovautuva.

6. MEDIAN REPRESENTAATIO HITAASTA MATKAILUSTA

Hidas matkailu mediassa edustaa niin kutsuttua ”muuttunutta diskurssia” ilmentäen matkailun sosiokulttuurista murrosta ja osallistuen sen rakentumiseen – alustavat, keskeneräiset ja ristiriitaiset yhteiskunnalliset ja kulttuuriset muutokset ilmenevät median muuttuvissa diskurssikäytännöissä (Fairclough, 1997, s. 73). Päättökysymykseni muodostui intressille ymmärtää ”matkailun murrosta”, sen diskursiivista rakentumista, ja sitä, *miten* hidas matkailu siihen kytkeytyy. Ensimmäiseksi tehtäväkseni muodostui aineiston kautta luoda ymmärrys siitä, mitä matkailun murroksella oikeastaan tarkoitetaan mediassa. Tämän jälkeen pystyin siirtymään tarkastelemaan hitauden diskurssin sekä hitaan matkailun roolia ja merkityksiä murroksessa. Enemmän kuin *mitä* hidas matkailu on, minua kiinnosti tutkia sitä, *miksi* hidas matkailu on ja näkyy mediassa – tämä vaati kuitenkin myös ensimmäisen tarkastelua.

Aineistoni tuki havaintoa, että suomenkielinen käsite ”hidas matkailu” on vielä suhteellisen vakiintumaton termi arkikielessä. Termi ei esiintynyt media-aineistossani aina, kun siitä puhuttiin, mikä haastoi aineiston tulkintaa. Havainto tekee tutkimuskohteesta kuitenkin entistä kiinnostavamman, sillä vakiintumattomuuteensa nähden hidas matkailu esiintyy jo useammassa median julkaisussa, niin artikkeleissa kuin uutisissakin, kuten aineistoni ilmentää. Tämä kuvastaa tarvetta ja halua puhua todellisuuden ilmiöstä yhteiskunnallisesti, luoda sille diskursiivinen ulottuvuus. Sosiaalisen konstruktionismin tarkastelukulmasta kyseinen havainto on olennainen. Hitaan matkailun kielellinen vakiintumattomuus on ongelmallista ilmiön kannalta, sillä se haastaa ajatusten jakamisen. Hidas matkailu -käsitteen käyttöyhteydet vaihtelivat media-aineistossani, ja usein vaikka sitä käytettiin, käsitteen merkityksen tulkinta jätettiin lukijalle. Diskurssi-analyttiselle tutkimukselle tyypillisesti, oma tutkijan roolini ilmiön rakentumisessa on merkittävässä asemassa, mikä korostui ”hitauden” merkitysten tulkintaprosesseissa ja tuloslukujen rakentamisessa. Tarjotakseni laadukkaan tulkinnan hitaan matkailun representaatiosta, analysoin aineistoa keskusteluttaen sitä vahvasti aiemman tutkimuskirjallisuuden kanssa.

Hidas matkailu kytkeytyy tiiviisti kestävän matkailun diskurssiin (ks. luku 3), joka puolestaan on matkailun murroksessa keskeisessä roolissa. Ensimmäisessä alaluvussa käsittelemmedian representaatiota matkailun murroksesta ja hitaasta matkailusta. Seuraavaksi siirryn tarkastelemaan lähemmin hitauden diskurssia median kontekstissa. Luvun viimeinen alaluku käsittelee media-aineistoni esittämiä mahdollisuuksia ja haasteita hitaalle matkailulle Suomessa.

6.1 Matkailun murroksen kuvaaminen mediassa

Media-aineistossani hidas matkailu rakentuu sosiokulttuurisena ja diskursiivisena ilmiönä, jonka avulla muuttuvaa matkailua voidaan kielellistää ja merkityksellistää. Uutismedialle tyypilliseen tapaan mediateksteissä aiheesta viestivät uutisten tai artikkelien kirjoittajien lisäksi välillisesti useat eri tahot, kuten matkailijat, tutkijat, matkailualan yrittäjät sekä mediavaikuttajat. Mediatekstien representaatiot aiheesta edustavat useaa näkökulmaa sekä yhdessä laajempaa yhteiskunnallista diskurssia (ks. Fairclough, 1997). Yksittäisen mediatekstin sisällä pääsi kuuluviin useampia eri ääniä.

Yhteiskunnassa matkailun eri sidosryhmät jakavat matkailun muuttuvia merkityksiä kielen avulla. Media-aineistoni representaatiossa hitaan matkailun ideologian avulla rakennetaan tietoisesti sekä tiedostamatta yhteiskunnallista matkailun vastuullisuuden murrosta uusin puheta-voimain ja matkailuun liitetyin merkityksin. Hidas matkailu näyttäytyy murroskeskustelussa uusina matkailun tapoina tai jopa niin kutsuttuna *uutena matkailuna*. Useat mediatekstit liittyvät nykyisen matkailuun ja tulevaisuuden matkailun kuvaukseen rakentaen tämän hetken matkailun ”muutoksen aikaa” tai niin kutsuttua matkailun murrosta. Liittämällä matkailuun uusia puheta-voja ja kuvaamalla matkailua sekä sen käytänteitä uudesta näkökulmasta matkailun kulttuurista ideologiaa voidaan pyrkiä muuttamaan haluttuun suuntaan (ks. Pietikäinen & Mäntynen, 2019). Media-aineistoni kokonaisuudessa hidas matkailu luo näin vastuullisen matkailun kertomusta, joka voi viedä matkailua kohti ”parempaa tulevaisuutta” ja kestävämpiä käytänteitä (ks. Dickin-son, ym. 2011; Goodwin, 2011).

Hidas matkailu kytkeytyy kestävän matkailun diskurssiin, moniääniseen keskusteluun matkailun sopeutumisesta ympäristön sille sallimiin rajoihin. Keskustelua vaaditaan, koska kuten toimittaja (T11) kuva: ”turismin kasvaessa maapallon kestävyys on koetuksella”. Hidas matkailu luo merkityksiä vastuullisen matkailun käytänteille. Aiemman tutkimuksen mukaisesti aineistonikin ilmentää, että vaikka kestävään matkailun tavoitteeseen on jo pitkään kiinnitetty huomiota akatemiassa erilaisia toimialasäädöksiä luoden, kestävän matkailun *viestillä* näyttää tähän asti olleen vain vähän vaikutusta. Tämän ehdotetaan johtuvan siitä, että konseptia on ollut vaikeaa muuttaa käytännöiksi, jotka olisivat ihmisille merkityksellisiä ”todellisessa maailmassa” (esim. Sharpley, 2009). Kestävän matkailun pyrkimykset eivät kiinnosta, jos ne eivät merkitse yhtä paljon kuin meidän ”hyvä elämämme”, johon matkailu olennaisesti kuuluu ja jonka etsintään matkailu pitkälti perustuu (ks. Higgins-Desbiolles, 2018, Veijola & Jokinen, 1994). Näkökulmaa ilmentävät etenkin seuraavat otteet aineistostani:

”En uhraa elämäni sille, että maailmasta tulisi parempi paikka.” (T1, matkailija)

”Haluamme olla liikkeellä ja ahmia koko ajan uusia elämyksiä ja kokemuksia. Meitä on pitkään myös kannustettu liikkumaan. Onhan vapaa liikkuvuus yksi Euroopan unioninkin perusideoista.” (T1, tutkimus- ja koulutusinstituutin johtaja)

”Kuin kansalaisyhteiskunta ja itsestänselvyys matkailusta on tullut 1980–2000-luvuilla. Seuramatkojen ja halpalentoyhtiöiden synty on tuonut ulkomaanreissut entistä useampien ulottuville. Todisteeksi reissuista some täytetään lomakuvilla, ja jos ei ikinä käy missään, saa sitä vähän selitellä. Lapsia ja nuoria nolottaa, jos ei voi loman jälkeen raportoida koulussa, missä kaikkialla on käynyt.” (T13, toimittaja)

”...ennen koronaa (haastateltu matkabloggaaja) saattoi lentää ulkomaille jopa pari kertaa kuussa.” (T13, toimittaja)

Media-aineistoni kuvaus matkailun murroksesta rakentuu modernin matkailun jännitteisistä kuvauksista, joissa sen käytänteet asetetaan kriittisen tarkastelun kohteeksi. Nykyistä länsimaista elämäntapaa, johon matkailu olennaisena osana kuuluu, kuvataan nopeatempoiseksi, elämystahokkaiseksi ja liikkuvaksi, kuten edellä. Vaikka välimatkat ovat maantieteellisesti pitkiä, ne voimme nopeasti saavuttaa. Matkailu koetaan mahdolliseksi, kunhan vain kalentereissamme on tilaa. Halvat lennot kuljettavat, minne mieleemme halajaa yhä vain edullisemmin. Meille on opetettu, että mitä useampi maa vuodessa valloitetaan, sitä parempaa elämä on. Hyvältä elämäältä oletetaan liikkumista ja jatkuvia kertomuksia uusista ”elämyksistä ja kokemuksista”. Matkailu on modernin ajan itseilmaisua sekä suorittamista (Franklin, 2003, s. 28). Aineistotteissa ilmaukset ”kuin kansalaisyhteiskunta ja itsestänselvyys matkailusta on tullut 1980–2000-luvuilla” ja ”onhan vapaa liikkuvuus yksi Euroopan unioninkin perusideoista” ilmentävät ajatusta siitä, kuinka matkailu on länsimaisessa yhteiskunnassamme poikkeuksesta oikeutettu poliittisesti ja diskursiivisesti sekä koodattu tiiviisti sosiaalisiin käytäntöihimme (ks. Germann Molz, 2009, s. 273). Tästä syystä olemme jo pitkään pitäneet itsestänselvyyttenä sitä, että voimme lentää lomalle niin usein vuodessa kuin suinkin vain meidän aikamme ja rahamme siihen riittävät. Vastavuoroisesti liikkumattomuus saattaa jopa ”nolottaa”.

Kuten ongelmatilanteissa, ensimmäinen askel kohti ongelmanratkaisemista on sen tiedostaminen (Goodwin, 2011, s. 245), mikä ilmenee myös edellisissä aineistotteissa kuvausten kontekstina. Seuraavassa aineistotteessa toimittaja kytkee hyperliikkuvan elämäntapamme kestävä matkailun diskurssiin. On jo tiedossa, että nykypäivän matkailutottumuksemme vaikuttavat ympäristöön ja maapallon elintärkeään ekosysteemiin voimakkaasti ja monin tavoin, suoraan muun muassa runsaiden päästöjen kautta, aiheuttamalla ilmastonmuutosta sekä heikentämällä luonnon monimuotoisuutta (Gössling, 2002). *Nykypäivänä* matkailussa on uusia haasteita:

”Matkustaminen on aina vaatinut suunnittelua, mutta nykypäivänä on aivan uusia haasteita. Palmun alle olisi mukavaa päästä lököttelemään, mutta miten matkustaa vastuullisesti?”
(T11, toimittaja)

Toimittaja viittaa kuvauksessa matkustamisen ympäristövaikutuksiin, jotka ovat kasvaneet ja vain kasvavat jatkuvasti matkailun kasvaessa. ”Mutta miten matkustaa vastuullisesti?” Nyky-matkailu on muuttanut käsitystämme ympäristöstä tavalla, joka vahingoittaa kestävän kehityksen tavoitteita (Gössling, 2002, s. 283). Tällä Gössling viittaa media-aineistonikin kuvaamaan liikkuvuuteen, mahdollisuuteen matkustaa paikasta paikkaan nopeasti, mikä on ”kutistanut maailman”, tehden kaupungeista ja luonnonympäristöistä matkailijoiden leikkikenttiä, (ks. Gössling, 2002; Inda & Rosaldo, 2008, s. 4–10) tai kuten edellisessä aineisto-otteessa toimittaja ilmaisi ”palmuja, joiden alle lentää lököttelemään”. Mutta ovatko matkailijoiden asenteet muuttumassa nyt, kun matkailun ongelmat on tiedostettu? Seuraavassa aineisto-otteessa toimittaja nostaa esiin paljon puhututtavan matkailun tulevaisuuden:

”Matkatoimistojätti Thomas Cookin konkurssi sai monet uumoilemaan, että valmismatkojen aika on ohi. Lentomatkailu on halvempaa kuin koskaan, mutta toisaalta lentämisen aiheuttamat päästöt huolestuttavat ihmisiä.” (T2, toimittaja)

Useiden mediatekstien tavoin edellinen aineisto-ote kuvaa yhteiskunnallista matkailun muutosta sekä sitä sävyttävää ristiriitaa ilmastohuolen ja matkailun jatkuvan kasvun välillä: päästöt huolestuttavat, mutta halpuus houkuttelee. Edellinen uutisen (T2) mukaan ”lentomatkojen määrä on ollut koko ajan kasvussa, vuonna 2017 niiden määrä ylitti jo neljän miljardin rajan”. Vaikka matkailijoiden huoli ilmastosta on herännyt, ”kaikki käyrät näyttävät suurta kasvua matkailulle”. Uutinen on julkaistu syksyllä 2019, vain kuukausia ennen koronapandemiaa. Olisi kiinnostavaa kuulla, mitä mieltä juttuun haastateltu tutkija on nyt seuraavaan kommenttiinsa liittyen, tämän maailmassa tapahtuneen ”ison muutoksen” jälkeen:

”Jos maailmassa ei tapahdu isoa muutosta, matkailu on tulevaisuudessa samanlaista kuin nyt, mutta sitä on vain paljon enemmän.” (T2, tutkija)

Riittääkö koronapandemia aiheuttamaan matkailun tulevaisuuden muutoksen? Joka tapauksessa, murrokseen liittyvä matkailun uutisointi kuvaa matkailun luonnetta ja sen problematiikkaa ajassamme. *Matkailu ei voi jatkua näin*, esittää murroksen diskurssi mediassa: on aika kyseenalaistaa hallinnut matkailun logiikka. Matkailun sekä ylipäättään kestävämmän kuluttamisen sama näkyvyys on saanut matkailijat sekä matkailun eri toimijat reflektoimaan toimintaansa julkisesti. Tietoisuus maapallon kestävyysrajoista alkaa olla yhä ilmeisempää, kuin

myös matkailun vaikutukset ja näiden suhde. Matkailun ongelmien *tiedostaminen* näyttää olevan merkittävässä roolissa matkailun murroksen rakentumisessa.

Viitaten mediatekstissä (T1) ilmaistuun keskustelun tarpeeseen siitä, ”mikä on hyvää elämää” ja ”miten yhteiskuntaa voisi muuttaa niin, että elämäntapamme olisi kestävä”, seuraavista aineisto-otteista ensimmäisessä matkailijan ilmaus kuvastaa sitä, miksi mediassa käydyillä ”keskusteluilla” on keskeinen rooli matkailun murroksen rakentumisessa. Seuraavat aineisto-otteet kuvaavat, kuinka tietoisuus matkailun vaikutuksista on muuttanut asenteita matkailua kohtaan:

”Keskustelun merkitys nousee myös (kahden haastatellun matkailijan) pohtiessa omaa käyttäytymistään. (Matkailija 1) mukaan oman ilmastovastuun pohtiminen on alkanut vasta viimeisen kahden vuoden aikana, kun asiasta on alettu puhua mediassa enemmän.”
(T1, toimittaja)

”Vielä kolme vuotta sitten Kaukasuksella (haastateltu matkailija) ei kummemmin miettinyt matkustamisen ilmastovaikutuksia. Seitsemän vuotta sitten ensimmäisiä reissuja Euroopan ulkopuolelle tehdessä päästöt eivät edes käyneet mielessä.” (T1, toimittaja)

”Olen alkanut olla huolissani siitä, millaista matkailu on ja toivon, että se muuttuisi parempaan suuntaan. Tai sanottakoon paremminkin, että on muutettava parempaan suuntaan.”
(T8, matkailuyrittäjä)

Aineisto-otteessa (T1) matkailun murrosta ilmentävät kahden uutiseen haastatellun matkailijan ilmaisema *muutos* ”oman ilmastovastuun” ja ”matkailun ilmastovaikutusten pohtimisessa”. Kolmannessa aineisto-otteessa puhuu puolestaan matkailuyrittäjä (T8). Useiden mediatekstien tavoin aineisto-otteissa viitataan moderniin matkailuun, jossa matkailusta on tullut kyseenalais-tamaton osa yhteiskunnan toimintaa. Nyt eri osapuolet ilmaisevat havainneensa, kuinka matkailun kasvu on paljastanut ongelmallisuutensa. Mediateksteihin haastatellut henkilöt ilmaisevat, kuinka he ovat tunnistaneet ympäristön kannalta haitallisia matkailun normeja nyt, kun niistä on ”alettu puhua mediassa enemmän”. Matkailuyrittäjän (T8) kommentti ilmaisee, kuinka tietoisuus on herättänyt hänessä tunteita, kuten ”huolta” ja ”toivoa”. Hän kertoo olevansa huolissaan siitä, millaista matkailusta on tullut, ja toisaalta ilmaisee toivoa puhumalla siitä, kuinka matkailua voidaan ja kuinka sitä ”on muutettava parempaan suuntaan”. Parempaa kuin vain ”odottaa muutosta” on, kuten haastateltu matkailuyrittäjä ilmaisee; ”olla osa muutosta”. Ilmaus viittaa mahdollisuuteen ideoida uudenlaista matkailua ja sen uusia tapoja. Matkailuyrittäjä kertoo itse perustaneensa *Hidasta Matkaa* -konseptin, joka tarjoaa ”vastuullisempia pakettimatkoja ulkomaille”. Toiseen mediatekstiin (T1) haastatellut matkailijat ovat alkaneet harkita etenkin

lentomatkailua uudelleen tiedostaessaan sen, kuinka useiden matkailijoiden valintojen summana matkailu nykyisessä mittakaavassa vaikuttaa ilmastoon. Ennen asiaa ei tullut ajateltua, eikä matkailun ilmastovaikutusten pohtiminen vaikuttanut omaan toimintaan lainkaan.

Aineistossani on useita tekstejä, joissa nykyhetken matkailua kuvataan tiedostavasti, kriittisestä näkökulmasta, peilaten nykyisiä matkailun käytänteitä menneeseen ja tulevaan. ”Nykyinen” tai niin kutsuttu moderni matkailu sekä siihen usein liitettävä tiheä lentomatkestaminen kuvataan useissa mediateksteissä kestävämmäksi:

”Olemme saaneet odottamattoman aikalisän. Jo ennen koronakriisiä oli selvää, ettei ilmasto kestä nykyisen kaltaista viikonloppulentelyä.” (T17, toimittaja)

”On aivan kestävämpiä, että lennämme niin paljon kuin nykyisin lennetään. Meidän pitäisi kyetä pitämään hiilidioksidipitoisuudet alhaalla, mutta me vain lennämme entistä enemmän. Tämä ei voi jatkua näin.” (T13, matkailija)

”Nykyisessä muodossaan matkailu ei ole kovin kestävä, eikä maapallo kestä sen jatkuvaa lisääntymistä.” (T8, matkailuyrittäjä)

”Oikeastaan joka kerta kun lentää, miettii, olisiko ollut jokin vaihtoehtoinen tapa mennä. Siitä puhutaan paljon, mikä on reissaamisen tulevaisuus ja mikä olisi järkevää” (T1, matkailija)

Media-aineistossani matkailukulttuurin nopeutta kuvataan usein lentämisen kautta sekä siten, että se liitetään keskusteluissa laajempaan näkökulmaan matkailun kestävämmästä kehityksestä ja jatkuvasta kasvusta. Matkailu ei ole pelkkää paikasta toiseen matkustamista (vrt. slow travel), vaan kytkeytyy tiiviisti matkailun kulttuuriseen ideologiaan. Ilmaukset kuten edellisissä aineisto-otteissa käytetyt ”nykyisen kaltainen”, ”nykyisin lennetään”, ”nykyisessä muodossaan” liittyvät kuvaukseen matkailualaa hallitsevista länsimaisista matkailukäytännöistä. Matkailu on kuluttamista, joten se toimii aina sosiaalisessa, poliittisessa ja moraalisisessa kontekstissa. Samalla se on ilmaisevaa toimintaa, jonka avulla viestitään omasta identiteetistä ja arvo maailmasta. (ks. Franklin, 2003). Kuvauksissa moderni matkailu liitetään matkailun ylikulutukseen, keskusteluun matkailun määrän ja tahdin kasvusta yksilöllisellä ja yhteiskunnallisella tasolla, minkä seurausta on ”matkailun kestävämyys”. Ilmastonmuutoksen diskurssi on suuri syy siihen, *miksi* kestävä matkailu diskurssi on esillä mediassa. Ilmastonmuutos tunnistetaan aikamme suurimmaksi haasteeksi (mm. Erola, ym. 2016), niin myös media-aineistossani ja matkailun kontekstissa. Kohteisiin matkustaminen ja etenkin lentomatkestaminen edistävät ilmastonmuutosta aiheuttamalla merkittäviä hiilidioksidipäästöjä (esim. Scott, ym. 2016; Peeters, 2007; Gössling, 2002). Ilmaukset, kuten ”maapallo ei kestä”, ”tämä ei voi jatkua näin”

ja ”mikä on reissaamisen tulevaisuus” kuvaavat ilmiön vaikuttavuutta ja matkailijoiden globaalia havahtumista: murrosta. Käsitteen kestävä matkailu tunnettuuden lisääntyminen saa matkailun eri osapuolet peilaamaan oman ajattelunsa ja toimintansa suhdetta siihen.

Aineistonkeruun ajoittumisella koronapandemian ajalle on epäilemättä vaikutusta Murros-teen voimakkuuteen media-aineistossani, sillä matkailun vaikutuksista on uutisoitu nyt erityisen paljon. Ilmiö herätti kuitenkin huomioni mediassa jo ennen koronapandemiaa, ja myös aineistossani on useita tekstejä ajalta ennen poikkeustilannetta. Koronapandemian rooli matkailun murroksessa on joka tapauksessa merkittävä, vaikka sen vaikutukset jäävätkin osaltaan vielä nähtäväksi. Hitaan matkailun kannalta, kytkeytyen etenkin kasvavaan tietoisuuteen matkailun vaikutuksista, on kuitenkin hyvin todennäköistä, että pandemian vaikutus on vain ilmiötä vahvistava. Ilmastokriisin rinnalla, kansainvälinen tautien leviäminen itsessään kuuluu matkailun suurimpiin ympäristöhaasteisiin, joiden torjuntaa kestävä matkailu edellyttää (mm. Gössling, 2002). Aineistostani löytyi myös suorja mainintoja liittyen pandemian ja matkailun murroksen suhteeseen, kuten seuraava:

”Matkailu oli kriisissä jo ennen koronaa, mutta pandemia saattoi muuttaa ajatuksiamme siitä pysyvästi. Tarve kokea uutta on meissä silti syvällä. Miten ja minne reissaamme, kun taas voimme?” (T13, toimittaja)

Koronapandemian vaikutusten pohdinnan lisäksi edellinen aineisto-ote osallistuu keskusteluun ristiriidasta ihmisten matkailuvietin ja matkailun vaikutusten suhteen kasvaneen tietoisuuden välillä. Ilmaisulla ”tarve kokea uutta on meissä silti syvällä” osutaan murroskeskustelun ytimeen. Matkailu jatkuu, mutta miten? Huoli matkailun vaikutuksista on saanut nyt matkailijat pohtimaan nykyisen matkailun volyymin oikeutusta. Muutos ei kuitenkaan ole yksiselitteistä: vaikka asenteet olisivatkin ”muuttuneet pysyvästi”, pohditaan samalla jo, ”miten ja minne reissaamme, kun taas voimme”. Matkailu oli toimittajan sanojen mukaan ”kriisissä jo ennen koronaa”, sillä ympäristön ylikulutuksen ongelmiin oli havahduttu ja matkailun määrä puhutti mediassa. Matkailun loppua enteilivät ennen koronapandemiaa etenkin näkökulmat lentomatkailun ilmastovaikutuksista sekä massaturismista ja kuvaukset liian suurista matkailijamääristä kärsineistä matkakohteista. (Räikkönen ym. 2018, s. 28.)

Nyt kestävä matkailu on tavoite, jonka yhä useammat matkailijat jakavat. Siihen tähtäävästä vastuullisuudesta puhutaan matkailutoimialalla jopa globaalina trendinä. Kestävä matkailu itsessään ei silti ole matkailun tuote, mutta tässä yhteydessä teema, joka vaikuttaa kulutuksen intresseihin. (ks. Kosonen & Kokkarinen, 2020; Ateljevic ym. 2016.) Samankaltaisen laajem-

man kuluttamisen ajatustavan muutoksen voi havaita Suomessa ja media-aineistossani. Kulutusyhteiskunnan rakenteet, jotka ovat olleet muutoksen esteenä (ks. Joutsenvirta ym., 2016) näyttävät nyt nekin edistävän vastuullisempaa näkökulmaa matkailun kulutukseen nostamalla ”kestämättömän” matkailun haasteet esiin mediassa.

Arjen medioituminen, mukaan lukien sosiaalisen median jatkuva ja vuorovaikutteinen läsnäolo mahdollistavat jaettujen arvojen ja asenteiden muovautumisen matkailijoiden keskuudessa nopeammin kuin koskaan ennen (ks. Seppänen ja Väliverronen, 2012; Gössling ym. 2019). Matkailun murroksen sosiaalinen ja diskursiivinen rakentuminen nousivat esiin aineistosta usein maininnoin, kuten seuraavissa aineisto-otteissa tutkijoiden ilmaukset kuvaavat:

”Ajattelutavan muutokseen ei myöskään riitä se, että Greta Thunberg purjehtii Amerikkaan. Siihen tarvittaisiin vielä huomattava joukko globaaleja mielipidejohtajia, kuten julkisuuden henkilöitä ja poliitikkoja, jotka valitsivat lentämisen sijaan esimerkiksi purjeveneen tai muun ympäristöystävällisen vaihtoehdon.” (T2, tutkija)

”Sosiaalinen media voi esimerkiksi vaikuttaa siihen, miten arjen ja lomailun suhde ymmärretään. Lisäksi sosiaalisessa mediassa voi tehdä tunnetuksi kohteita tai tapoja matkustaa sekä ottaa kantaa. Kannanotoista yksi esimerkki on varsinkin Ruotsissa ja Norjassa levinnyt lentohäpeä (#flygskam).” (T6, tutkijatohtori)

”Jos presidentti Niinistö matkustaisi junalla Englantiin, moni voisi tehdä samoin.”
(T2, tutkija)

Kuten aineisto-otteet ilmentävät, kuluttaminen on yhteiskunnassa poliittista ja sosiaalista. Medioiden vaikutus matkailun kulutuskulttuurin rakentumisessa on merkittävä, sillä kulutusyhteiskunta ei rakennu yksilöllisistä valinnoista vaan valtajärjestelmistä, joihin liittyy erilaisia kulttuurisia merkityksiä. Tässä yhteydessä valtajärjestelmät viittaavat siihen, kuinka yksilöiden on hyvin vaikeaa irtautua yleisistä kulutustottumuksista, jotka ovat kehittyneet arjen sosiaalisista käytänteistä vähitellen yhteisymmärrykseksi normaalista ja sopivasta käytöksestä. (Joutsenvirta ym., 2016, s. 160–161.) Joutsenvirran ym. (2016) mukaan kulutuksen käytänteitä voidaan kuitenkin samalla tavalla purkaa sekä rakentaa uudelleenajattelemalla niitä yhdessä.

Mediayhteiskunnassa valtaa ei ole pelkästään instituutioilla, vaan yhä useampi ihminen voi saada äänensä kuuluviin ja vaikuttaa median kautta. Kaupallisten toimijoiden lisäksi esimerkiksi matkailijat ovat saaneet mediassa äänensä kuuluviin kertomalla ”vaihtoehtoisista tavoista matkustaa”. Eräässä mediatekstissä haastateltu tutkijatohtori nostaa esiin myös sosiaalisessa mediassa levinneen kannanoton liittyen lentämisen yhteiskunnalliseen ”marginalisointiin”. Ruotsissa ja Norjassa levinnyt #lentohäpeä (flygskam) vaikutti matkailijoiden suhtautumiseen

lentomatkailua kohtaan ja sai ihmiset häpeämään lentämistä (ks. Gössling, ym. 2019). Suomessa Kuusela (2018) maalaili samantapaista asennemuutosta *Suomen Kuvalehdessä* julkaisussa blogikirjoituksessa ”Kun The a k arrel -vitsistä tuli juntti”, ehdottaessaan, että pian varsinkaan lentäen tehdyt ulkomaanmatkat eivät enää olisikaan statussymboleita vaan joko tietämättömyyden tai välinpitämättömyyden paljastajia. Suomessakin tiheän lentomatkailun kyseenalaistaminen näyttää lähtevän ruohonjuuritasolta, kuluttajista (Räikkönen, ym. 2018, s. 28):

”Nyt (haastateltu matkailija) on ’ilmastomatalla’ Parhailaan hän matkustaa risteilylailalla Singaporesta Sydneyyn. Tavoitteena on osoittaa, että kyllä maailman toiselle puolelle voi matkustaa lentämättä.” (T12, toimittaja)

”(Haastatellun toimittajan) mukaan vielä muutama vuosi sitten bloggaajilla oli tapana vuoden lopussa listata kaikki vuoden matkakohteet.’ Tällaisia ei enää näy...– En näe, että kukaan enää lähtisi retostelevaan matkojen määrällä.” (T7, toimittaja)

Medioiden eri alustoilla ja kanavissa vaikuttavat ihmiset kokevat yhä enemmän sosiaalisesti hyväksyttäväksi edistää nimenomaan vastuullisia tapoja matkailla. Matkojen määrä, ”kaikkien vuoden matkakohteiden listaaminen”, ei saavuta enää arvostusta, sillä se sotii muuttuvan matkailukulttuurin arvoja vastaan, mihin viittaa toimittajan ilmaus: ”en näe, että kukaan enää lähtisi retostelevaan matkojen määrällä”. Ensimmäisessä aineisto-otteessa haastateltu matkailija ilmaisee halunsa edistää ilmastoystävällistä matkailua omalla esimerkillään ja ”osoittaa”, että matkailla voi ilmastoystävällisestikin. Molemmat aineisto-otteet ja vastaavien mediatekstien esiintyminen mediassa ylipäättään viittaavat siihen, että yleinen käsitys siitä, millainen matkailu on arvostettua tai sosiaalisesti hyväksyttävää, on muuttunut, tai muuttumassa. Seuraavassa aineisto-otteessa mediatekstiin haastateltu matkabloggaaja pohtii omaa vastuutaan vaikuttaa matkailun kestävyteen omilla mediaesityksillään:

”Jos teen matkan, tarkoittaako se sitä, että moni muukin tekee matkailupäätöksen? Aiheuttaako lentoni Bangkokiin myös 50 muun ihmisen lennot?” (T7, matkabloggaaja)

Median lisäksi etenkin sosiaalisen median vaikuttajat, kuten haastateltu matkabloggaaja, joutuvat pohtimaan esittämiensä diskurssien vaikutuksia. Etenkin ilmastonmuutoksen diskurssi vaatii matkailun diskurssien muovaamista siihen sopivaksi. Matkailun käsitteistössä matkailun kestävyys ja vastuullisuus ovat nousseet mediassa merkittäviksi matkailuun liitettäviksi diskurkseiksi, joita edellytetään yhä enemmän, niin myös mediajärjestelmältä. Varmaan osittain tästä syystä kaupalliset intressit eivät näytä rajoittaneen tätä näennäisesti antikapitalismiinkin (ainakin lentämistä ajatellen) rinnastettavaa ilmiötä näkyvistä julkisten tiedotusvälineiden dis-

kursseista (ks. Preston & Silke, 2011). Se, että mediajärjestelmä epäilemättä tiedostaa diskurssiivisen voimansa luoda käytänteitä, voi liittyä tietoiseen haluun luoda uutta vastuullisempaa matkailukulttuuria.

Murroksen kuvauksista päästään seuraavaksi hitauden rooliin murroksessa. Hitauden diskurssi liittyy etenkin haluun ei vain purkaa, mutta myös *luoda* uutta, vastuullisempaa matkailukulttuuria. Pelkkä aiempien käytänteiden kyseenalaistaminen keskustelussa tuskin riittää muutokseen. Uudelleenajattelulla sen sijaan voidaan saada aikaan toivottu suunta, sillä se ei ole vain luopumista ja ”poisoppimista” vaan tarjoaa tilalle jotain uutta *arvokasta* - tai ehkä tässä tapauksessa auttaa löytämään jälleen jotain meille kuulunutta, kadotettua, kuten seuraavassa aineistotteessa haastateltu professori ehdottaa:

”Alammeko arvostaa jälleen itse matkantekoa? Todennäköisempää (haastatellun professorin) mukaan kuitenkin on, että matkailu muuttuu monin eri tavoin. (Professori) uskoo, että itse matkanteko tekee paluun matkailuun. ’Hidas matkanteko saatetaan taas alkaa nähdä arvokkaana... Vuosikymmeniä on puhuttu siitä, että junaliikennettä pitäisi kehittää. Palaamme takaisin ikivanhaan ajatukseen siitä, että itse matka on elämys.’” (T13, toimittaja)

Loppuyhteenvedon tulkitsemiseksi, että kuvaus matkailun murroksesta rakentuu media-aineistossani vastuun oton tarpeen ja jatkuvan elämyshakuisuuden välisessä jännitteessä. Tämä voidaan nähdä taustavaikuttajana matkailun uudelleenajattelulle, jota hidas matkailu ilmentää. Median representaatio tekee selväksi, että matkailun jatkuessa niin kuin ennen, nopeana ja kiihtyvänä, on se kestävämpi. Ilmastonmuutoksen aikakaudella, koronapandemian jälkeen, ei voida vain ylläpitää jatkuvan kasvun diskurssia niin kuin mitään ei olisi tapahtunut (ks. Higgins-Desbiolles, 2010). Ollaan pisteessä, jossa matkailua koetaan tarpeelliseksi arvioida uudelleen: *matkailu muuttuu monin eri tavoin*.

6.2 Hitaus matkailun murroksen diskursseissa

Hitauden diskurssi kytkeytyy media-aineistossani matkailun murrokseen etenkin kuvaamalla kaivatun muutoksen suuntaa. Hitaan matkailun ideologia representoituu mediateksteissä jaettuina ajatuksina siitä, että ”matkailua täytyy hidastaa”, ja hitausliikkeeseen kytkeytyen se kuvaa myös, miksi liikkuvaa elämäntapaamme yleisesti kannattaa hidastaa (mm. Honoré, 2007; Andriotis, 2018). Samalla hidas matkailu ilmentää ratkaisukeskeistä näkökulmaa keskustelussa nykyisten länsimaisten matkailukäytänteiden ongelmista etenkin matkailun kestävyysliittymään (ks. Hall, 2009). Käytännössä hitaus liitetään mediassa usein matkailun ”kohtuullistamiseen” ja erilaiseen ”merkityksellisyteen”, kuten seuraavissa aineisto-otteissa:

”Suurimmasta osasta lennoista vastaa rajallinen määrä ihmisiä. Jos he ja työelämä kohtuullistaisivat lentämistään, se vaikuttaisi jo paljon.” (T9, professori)

”(Haastateltu matkailija) toivoo, että tulevaisuudessa Thaimaahan lennettäisiin jouluksi vain jonkun kerran elämässä, ei joka vuosi. Silloin matka myös tuntuisi jollain tavalla merkityksellisemmältä.” (T12, toimittaja)

Hitauden representaatio liittyy kokonaisuudessaan matkailun määrän vähentämiseen ja tahdin hidastamiseen. Kuten edelliset aineisto-otteetkin ilmentävät, se esitetään toisaalta tapana, jollaista länsimainen yhteiskunta kaipaa ja joka vaatii uhrauksia, mutta toisaalta jonain tavoiteltavana ja haluttuna. Hitaus osana matkailun murroksen representaatiota näyttää rakentuvan matkailijoiden asenteiden ja matkailun kielellisten merkityssysteemien muutoksena. Hitaan matkailun ideologiaan kuuluu vastoin nykyisiä matkailun yhteiskunnallisia normeja ja ”standardeja” esimerkiksi harvemmin matkustaminen, kuten edellisessä aineisto-otteessa matkailijan toivomus siitä, että ”joka vuosi ei tarvitsisi lentää joulun viettoon Thaimaahan” ilmentää. Hitauden näkökulma matkailuun on toivottava, koska nykyisen ”nopean” matkailun kestävyys on kyseenlaistettu. Kuten tutkijan ilmaus ”jos he [’globaali eliitti’] ja työelämä kohtuullistaisivat...” ilmentää, hitaus on kannanotto matkailun kestävään tulevaisuuteen. Hidas matkailu voidaan käsitteellisesti nähdä vastakkaisena näkökulmana nykymatkailun nopeihin siirtymiin ja tiheästi toistuvaan lomalentämiseen tai ”tarpeettomaan” työmatkalentämiseen, kuten aiemmin olen tutkielmassani esittänyt.

Tähän näkökulmaan liittyen hitauden diskurssi mediassa kokoaa yhteen matkailun muuttuvia puhetapoja ja merkityksiä. Representaation tarkoitus ei ole eritellä mitään matkailua oikeaan tai väärään. Vastakkainasettelu johtuu siitä, että merkityksiä selvennetään usein kontrastein ym-

määräyksen lisäämiseksi (Guiver & McGrath, 2016). Media-aineistossani hitauden representatio rakentui toisiinsa kytkeytyvistä ajatuksista, ideoista ja kestävän matkailun ideologisista ilmauksista. Kun media puhuu hitaasta matkailusta, se puhuu matkailun hidastamisesta sekä siihen liittyvistä merkityksistä kestävän matkailun diskurssiin mukautuen. Tätä havaintoa tuki myös se, että hidas matkailu-sana (tai engl. slow travel) esiintyi aineistossa vain 7 kertaa, mutta saman aikaisesti sanat *hidas*, *hidastaa* ja *matkailu* esiintyivät yhdessä (esimerkiksi *hitaasti matkustaminen*) 18 tekstissä, eli vain yhtä lukuun ottamatta jokaisessa.

Sisällöltään *hitaus* itsessään sisältää mediateksteissä merkityksiä, joissa mediatekstit käsittelevät hitautta pääasiassa laajemman liikkuvuuden diskurssin (mobility) näkökulmasta, mutta myös matkailun kokemuksellisen ulottuvuuden (experience) näkökulmasta. Hitaassa matkailussa yhdistyvät useimmissa tapauksissa molemmat hitauden merkitykset, vaikka niiden painotukset vaihtelevat kuvauksissa (Dickinson & Lumsdon, 2010). Seuraavat aineisto-otteet ilmentävät niiden suhdetta:

”Siinä missä keskivertosuomalainen hurauttaa keskellä talvea lentokoneella Kanarialle tai Thaimaahan, (haastateltu matkailija) käyttää matkailuun tavallista enemmän aikaa ja etenee raiteita pitkin.” (T19, toimittaja)

”Hidas matkailu vaatisi ajatustavan muutosta (väliotsikko)...Vaihtoehtoiset matkustamismuodot ovat myös saaneet jalansijaa. Hitaassa matkailussa hypätään esimerkiksi junaan ja pyritään tekemään matkanteosta osa elämästä.” (T2, toimittaja)

Hidas matkailu näyttäytyy usein vaihtoehtoina toteuttaa matkailua. Kuten edelliset aineisto-otteet vertauskuvien avulla ilmentävät: nopeus ja hitaus esitetään vastakkain. Nopeus liitetään ”keskivertosuomalaisen” matkailijan matkailutottumuksiin ”hurauttaa keskellä talvea lentokoneella Kanarialle”, kun taas hitauteen liitetään näitä tapoja uudistava merkitys: ”vaatisi ajatustavan muutosta” ja ”pyritään tekemään matkanteosta osa elämästä”. Liikkuvuus viittaa sekä mahdollisuuteen liikkua, mutta myös länsimaiseen käsitykseen jatkuvan liikkumisen oikeutuksesta. Tästä kriittisestä lähestymistavasta näen Germann Molzin (2009) tavoin, etteivät liikkumisen vauhdin (pace) merkitykset nyky-yhteiskunnassamme ole enää luonnon määrittämiä, vaan ne neuvotellaan sosiaalisten diskurssien ja representaatioiden kautta. (Germann Molz, 2009, s. 274.)

Media-aineistoni rakentamassa representaatiossa hidas matkailu ei siis ole erillinen matkailumuoto, vaan puhetapa, joka kuvaa kuinka ”hidastaa” modernia matkailua muuttamalla käsityksiämme: ”ajatustavan muutos” suhteessa liikkeeseen ja aikaan. Hitautta kuvataan sekä yhteis-

kunnallisella tasolla että yksilötasolla. Hitaus suhteessa matkailun diskurssiin näyttäytyy tavoiteltavana ja haluttuna, toisaalta vaadittuna. Modernin ajan arvostama nopeus ja ennen marginaalisena ja epätoivottuna merkityksellistetty hitaus saavat murroksessa uuden näennäisen käänteisen merkityksen. Hitaus ei ole vain nopeuden saavuttamattomuutta kuvaava määre, vaan oma mahdollistava elementtinsä. Sen lisäksi, että mediatekstit kuvasivat, miksi matkailua täytyy hidastaa eli esittävät sen velvollisuutena, toisessa kuvauksessa hitaus näyttäytyy matkailua uusintavana ja edistävänä liikkeenä. Hitaus on myös kaunista.

Media ja tiedotusvälineet kuvaavat vauhtia (pace), mutta ne vaikuttavat myös siihen, miten vauhdista tulee mielekäs kulttuurisessa mielikuvituksessa. Esimerkiksi televisio-ohjelmat toimivat symbolisina viestinvälittäjinä ja voivat välittää kulttuurisesti merkityksellisen matkailun viestiä. (Germann Molz, 2009, s. 274.) Televisio-ohjelmista, jotka ovat tuoneet maailman matkailua tunnetuksi Suomessa, kenties yksi suosituimmista on Madventures. Sarjan kehittäjät ja sitä tähdittävät Riku Rantala ja Tunna Milanoff puhuvat eräässä mediatekstissä matkailun uudelleenajattelun puolesta. Kuten uutinen (T15) kuvaa, ”Riku Rantala ja Tunna Milonoff ovat tehneet sen niin monta kertaa, että laskuissa eivät pysy herrat itsekään. Yksistään Madventures-matkailuohjelman puitteissa miehet ovat kiertäneet maapalloa kuin Tahkoa.” Kuitenkin nyt maailmanmatkajat itse kertovat kääntäneen katseensa kotimaanmatkailuun jo ennen kuin korona iski. Media-artikkelissa kysyttiin ”reissumiehiltä itseltään, onko aina mentävä kauas nähdäkseen lähelle”, johon vastaus kuului:

”Ei minulla ollut Merenkurkun saaristosta mitään hajua. Suomessa on tajuttomia helmiä, puhumattakaan paikoista, joihin ei edes pysähdytä. Erämaat, metsät ja maailman puhtain ilma, joka on muuten Muoniossa.” (T15, Tunna)

Rikun ja Tunnan kuvauksessa hidastaminen on ollut oivaltamista. Hitaus mahdollistaa matkailussa uuden löytämistä sekä lähimatkailun merkityksellistämistä. Ilmaukset ”ei minulla ollut...mitään hajua” ja ”joihin ei edes pysähdytä” paljastavat totutun yleisen käsityksen siitä, että matkailijan täytyy lähteä kauas kotoa kokeakseen uutta ja löytääkseen ”tajuttomia helmiä”. Hidas matkailu haastaa tavan kokea, haastaa meidät katsomaan uudelleen sitä, minkä luulimme jo tietävämme (Gardner, 2009, s. 13). Se on usein matkailun yksinkertaistamista ja sikäli myös vähempään tyytymistä. Se ei kuitenkaan tarkoita, että kokemus olisi vähäpätöisempi. Päinvastoin uuteen näkökulmaan liittyy usein tiedostavamman toiminnan myötä uusia löydettyjä oppimiskokemuksia, joissa päästään käsiksi matkailun olennaiseen ”uppoutumiseen” tai itsensä/arjestaan irtaantumiseen lähempänä omaa tavanomaista ympäristöä ilman, että jokaisella

matkalla olisi ”aina mentävä kauas”. (Sheldon, 2020, s. 9.) Tunnan kuvaus ilmentää, kuinka hidastaminen toi mukanaan kaukomaiden veroisia kokemuksia lähempänä:

”Suomi on käsittämättömän täynnä övereitä paikkoja, joista en ollut kuullutkaan. Ihan maailmanluokan mestoja. Kun aloimme tehdä Suomi-jaksoja, koronasta ei ollut vielä tietoa, mutta kyllä jonkinlainen kotimaanmatkailun buumi oli jo alkamassa.” (T15, Tunna)

Riku ja Tunna liittävät diskurssissa positiivisia merkityksiä kotimaanmatkailuun ja toivovat, että ”kun rajat taas joskus aukeavat, ihmisten silmät ovat auenneet lähimatkailulle. Eksotiikkaa löytyy todella läheltä – ja samalla säästää rahaa ja luontoa”. He itse ovat ottaneet vaikuttaakseen tiedon jakamiseen kotimaan ”övereistä paikoista, joista eivät olleet kuulleetkaan” ja kirjoittaneet matkakirjan Suomeen. Matkailijoiden merkitystenannoissa hitaus merkitsee mahdollisuutta pysähtyä näkemään oma lähiympäristö matkailijan silmin (esim. Gardner, 2009). Yhteiskunnallisessa diskurssissa hitaus kiinnittyy laajemmin matkailun muutoksen diskurssiin ja tarjoaa vaihtoehtoisen kehityssuunnan matkailulle. Matkailijan ja matkailun uudelleenajattelun näkökulmat kietoutuvat yhteen. Kuvausten ilmentämä hitauden diskurssi edustaa kannanottoa, jonka mukaan matkailun rakenteissa pitäisi tunnistaa kestävämmät diskurssit ja käytänteet, joita ne edistävät, ja pyrkiä aktiivisesti kehittämään uusia. Hitaus itse on merkityksellistä matkailijoiden ja matkailun ympäristön hyvinvoinnin näkökulmasta. Hitaus haastaa etenkin matkailun nopeuden kautta arvotetut toimialakäytänteet, joita termillä ”massaturismi” usein kuvataan. Hitaus kytkeytyy myös laajemmin elämäntapaan ja yhteiskunnallisen kehittymiseen, kuten jälkimmäinen aineisto-ote ilmentää:

”Massaturismi ei tule loppumaan, mutta lentämiselle tulee haastajia.” (T2, toimittaja)

”Hitaasti paikasta toiseen matkustaminen voi olla kiehtovaa eri tavalla. Tällainen ajattelu voi koskea montaa muutakin asiaa, kuten ruokaa, asumista, liikkumista ja kaupunkisuunnittelua. Täytyy muistaa, mitä kaikkea yhteiskunnallista yksilöt voivat yhdessä tehdä rakenteita muuttaakseen.” (T1, tutkija)

Etenkin tällaiset kuvaukset antavat viitteitä hitaan matkailun kirjallisuudessa teoretisoidusta laajemmasta muutoksesta (paradigm shift) kohti kestävämpää yhteiskunta ja matkailua hitauden avulla. Aineisto-ote (T1) on olennainen, sillä siinä tutkija yhdistää kuvauksessa hitauden matkailua laajempaan ajatusmalliin, jonka avulla yhteiskuntaa voidaan kehittää parempaan suuntaan. Haastateltu tutkija puhuu yhtäältä hitaudesta matkustustapana sekä hitausajatteluna, viitaten kaivattuun muutokseen. Ilmaisuihin ”mitä kaikkea yhteiskunnallista yksilöt voivat yhdessä tehdä rakenteita muuttaakseen” kannustaa rakentamaan uutta matkailua yhdessä. Koska vastaus kysymykseen, voiko matkailun rajaton kasvu jatkua ikuisesti, on kielteinen,

onkin seuraavaksi olennaista kysyä: voidaanko matkailujärjestelmä purkaa kasvujärjestelmästä hidastamalla matkailutoimintaa ja aikaansaada dramaattinen muutos hallitsevassa kehitysmallissa (Castaldo, 2012, Andriotis, 2018, s. 98 mukaan)? Andriotis (2018, s. 17) näkee, että kriisit (taloudelliset ja ympäristölliset) voidaan nähdä mahdollisuuksina muuttaa rakenteita. Seuraavassa aineisto-otteessa erääseen mediatekstiin haastateltu matkailun asiantuntija liittyy hitauden jo meneillään olevaan muutokseen:

”Lentomatkailun jättäminen taakse ei ole este kaukomatkailulle – hidaste kylläkin. Sen sijaan että lähtee joka marraskuu etelänmatkalle, voi lähteä harvemmin, varata enemmän aikaa ja mennä vaikka osan matkaa junalla. Koko asian uudelleenajattelu on meneillään. Sellainen muutos vaikuttaa olevan tapahtumassa, että lentomatkailu ei enää ole niin cool”
(T14, johtava asiantuntija)

Media-aineiston representaatioissa matkailuun uumoillaan pysyvämpää hidastamista, kuten edellisessä aineisto-otteessa etenkin sanavalinta, ”jättäminen taakse”, ilmentää. Aineisto-otteessa ilmaus, ”muutos vaikuttaa olevan tapahtumassa”, kytkeytyy sosiaalisesti rakentuvaan vastakertomukseen, jossa hidas matkailu näyttyy matkailijoiden yhteisenä, melkein kuin järjestäytyneenä vastaliikkeenä nykyisiä matkailun kulutuskulttuurisia rakenteita ja niiden ylläpitämiä liikkumisen ideologioita arvoja ja normeja kohtaan (ks. Cohen, ym. 2011). Kuten asiantuntija toteaa, ”koko asian uudelleenajattelu on meneillään”, viitaten näkemykseen, jossa nopeassa maailmassa hitaan matkailun logiikka haastaa vallitsevat matkailun normit. (esim. Howard, 2012; Conway & Timms, 2010).

Median representaatioissa matkailijat ajavat matkailun ajatusmallin muutosta, mutta tutkijoiden ja muiden matkailun asiantuntijoiden näkemykset ovat tärkeitä yhteiskunnallisen ideologian muotoutumiselle ja julkisten diskurssien sekä matkailun sosiaalisten käytänteiden muutokselle (ks. esim. Higgins-Desbiolles, 2018). Mediassa hitauden diskurssin esittäminen matkailun arvona ”negatiivisen liikkumattomuuden” ja ”ajanhaaskauksen” sijaan voi edistää matkailun uudistuneiden diskursiivisten käytäntöjen myötä matkailun sosiaalisten käytänteiden muovautumista. Media-aineistoni hitauden representaation pohjalta tulkitsen, että matkailun olisi kestävyuden näkökulmasta perusteltua siirtyä hitauden ideologian edistämiseen. Hidas matkailu ei ole matkailun trendi, vaan laajempi näkökulma, joka kuvaa sitä, millainen lähestymistapa matkailuun olisi perusteltua omaksua. Tällaisilla vaihtoehtoisilla diskursseilla voidaan kamppailla vallitsevaa diskurssia vastaan tai ainakin muovata sitä (ks. Pietikäinen & Mäntynen, 2019). Onko hidas matkailu matkailun uusi normaali?

6.3 Hidas matkailu: mahdollisuudet ja haasteet

Keskustelu vaihtoehtoisista tavoista matkailla ja matkustaa liittyy mediassa erilaisiin hitaan matkailun konkreettisiin mahdollisuuksiin ja haasteisiin. Mediassa hidasta matkailua sosiaalisena ja kulttuurisena ilmiönä ilmentävät lukuisat kuvaukset uudenlaisista trendeistä ja matkustustottumuksista, ovat lisänneet näkyvyyttään. Hitaaseen matkailuun kytkeytyvät matkailuilmiöt kuten *kotimaanmatkailu*, *lähimatkailu*, *staycationit*, *mikromatkailu*, *pyörämatkailu* sekä *maata pitkin matkailu*, jotka ovat esillä mediassa jo nyt suosittuina, ja liitetään usein etenkin matkailun tulevaisuuteen myönteisinä ja kasvavina ilmiöinä. Media-aineistossa niitä nimitetään usein ”vaihtoehtoiksi matkailumuodoiksi”. Termi ”vaihtoehtoinen matkailu” on peräisin kestävän matkailun ajattelun kehittymisestä 1960-luvulta alkaen, jolloin alettiin luoda vastakainasettelua matkailun suurena pahana pidetyn massamatkailun ja sille vaihtoehtoisen matkailun välille (Tervo-Kankare, 2017). Ilmastomuutos voidaan nähdä suurena taustavaikuttajana hitaan matkailun näkyvyyden lisääntymiseen sosiokulttuurisena ilmiönä globaalisti (ks. mm. Gössling ym., 2019; Fullagar, ym. 2012), niin myös media-aineistossani.

Aineistossani esiintyviä vaihtoehtoisia matkailumuotoja yhdistävät hitaampi matkanteko, ekologisuus, lyhyemmät välimatkat ja pidemmät viipymät. Mediatekstit sekä enteilevät että edistävät ympäristöystävällisemmän matkailun kysynnän ja kiinnostuksen lisääntymistä. Samalla kun lähempänä matkaileminen sekä hitaampi ja harvempi kaukomatkustaminen kuvataan media-aineistossani usein etenkin kestävän matkailun kannalta positiivisina mahdollisuuksina, niihin liitetään myös näkökulmia, jotka haastavat hitaamman matkailun käytänteiden vakiintumisen. Aineistossa nimettiin useita hitaaseen matkailuun kytkeytyviä matkailuilmiöitä, mutta niitä ei käsitelty monisanaisesti. Yhdessä lyhyistäkin kuvauksista sain kuitenkin muodostettua käsiteltävän kokonaisuuden, jonka nimesin hitaan matkailun ”mahdollisuuksiksi ja haasteiksi”.

Osa mediateksteistä on julkaistu ajalla, jolloin kaukomatkailu oli koronapandemian vuoksi kokonaan estynyt, mikä on luonnollisesti vaikuttanut uutisointiin, vaikkei teekään kuvauksista merkityksellisiä. Nimensä mukaisesti vastakohtana kaukomatkailulle tarjottava *lähimatkailu* oli aineistoni mediateksteissä esillä usein positiivisena mahdollisuutena ja liitettiin sen nykhetken suosion lisäksi matkailun tulevaisuuteen, kuten seuraavissa:

”Lähimatkailu on ympäristöteko. Lähimatkailu kiinnostaa nykyisin siinä missä kaukomatkatkin. (Haastatellun tutkijan) mukaan kaikki lähimatkailu kasvaa. Nyt myös alan toimijat alkavat pitää lähimatkailua voitollisena markkinana.” (T2, toimittaja)

”Myös lähimatkailu ja staycationit lisääntyvät, (haastateltu tutkija) arvelee. Hän uskoo, että etätyön yleistyttyä matkakohteessa saatetaan viettää aikaa paljon entistä kauemmin.”
(T13, toimittaja)

Tutkijoiden mainitsemat lähimatkailu ja staycationit ovat viime aikoina tulleet monelle tutuksi median eri kanavissa, kuten ensimmäisessä aineisto-otteessa tutkija toteaa: ”lähimatkailu kiinnostaa nykyisin siinä missä kaukomatkatkin”. Lähimatkailu kuvataan mediateksteissä sekä matkailijan että ympäristön kannalta monella tavalla kannattavana vaihtoehtona. Sekä matkailijat että matkailuyrittäjät ovat alkaneet nähdä ne varteenotettavina matkailun tapoina. Niitä kuvataan paitsi matkailutoimialan kannalta ”voitollisena markkinana”, myös matkailijalle kiinnostavina ja ajallisesti järkevinä matkailumuotoina. Edellisistä aineisto-otteista toisessa mediatekstiin haastateltu tutkija liittää mahdollisuuksia myös pidempiin viipymiin, jotka mahdollistuvat entisestään ”etätyön yleistyttyä”. Samoin seuraavassa mediatekstissä toimittaja kuvaa merkittävää nykyhetken ja tulevaisuuden matkailun luonnetta määrittävää tekijää:

”Akseli Gallen-Kallela oli oikeastaan matkailun edelläkävijä, kuten moni muukin taiteilija. He olivat aikansa ”bleisure travellereita”. Mitä sillä tarkoitetaan?” (T16, toimittaja)

Vastaus kuuluu: ”kohteessa ollaan pidempään ja yhdistetään työnteko sekä vapaa-aika”. Toimittajan ilmaisussa ”matkailun edelläkävijä” viittaa siihen, kuinka työn ja vapaa-ajan sekoittuminen (business-leisure) kuvaa sitä, miten nyt ja yhä enemmän tulevaisuudessa matkailun ja vapaa-ajan vapautunut suhde mahdollistaa jälleen kiinteistä arjen paikoista irrottautumisen, kuten entisajalla. Työn joustavuuden lisääntyminen sekä työn ja vapaa-ajan rajojen hämärtyminen antavat ihmisille enemmän aikaa *olla matkalla*. Töitä voi tehdä missä vain, vaikka matkustaessaan, kuten seuraavissa aineisto-otteessa mediateksteihin haastatellut matkailijat kertovat:

”(Haastatellut matkailijat) kokevat, että myös työmatkat ja töiden teko junassa onnistuu mainiosti. Heidän mukaansa suurimassa osassa junissa on niin hyvät nettiyhteydet, että junissa pystyy työskentelemään.” (T4, toimittaja)

”Minulla on aikaa matkustaa, koska tutkijana voin suurelta osin päättää työajoistani ja tarvittaessa työskennellä myös matkan varrella.” (T19, matkailija)

Etätyömahdollisuudet ja työaikojen vapautuminen mahdollistavat sen, että matkailu ja työ onnistuvat myös yhtäaikaaisesti ja näin vaikuttavat matkailukysynnän malleihin. Molemmissa mediateksteissä kaikki haastatellut matkailijat kertovat, kuinka ”kiirettä” matkalla ei tarvitse pitää, sillä töiden teko matkan varrella, esimerkiksi junassa onnistuu vaivattomasti. Aikamääritteistä vapautumisen lisäksi matkailun mallia puoltaa etenkin ekologisuus: on aikaa matkustaa hitaasti tai ottaa työt mukaan ja viipyä kohteissa pidempään sen sijaan, että matkustettaisiin vauhdilla

paikasta paikkaan lyhyitä käyntejä ja tapaamisia varten. Eräässä mediatekstissä, alaotsikon ” lähimatkailu on ympäristöteko” alla, tutkija kuvaa matkailukysynnän mallien muutosta ja uutta tulevaisuuden matkailun näkökulmaa ympäristön näkökulmasta:

”Jos ihmiset saadaan vaihtamaan kaukomatkat lähimatkoihin, sillä on suuri vaikutus ympäristön kannalta. Voi tosin olla myös, että ihmiset tekevät kaukomatkojensa lisäksi vielä lähimatkvoja.” (T2, tutkija)

Tutkijan ilmaisema näkökulma esittää lähimatkailun kasvun mahdollisuuden positiivisena, mutta tunnistaa myös sen, kuinka matkailun jatkuvan kasvun ideologia on yhä läsnä ja haastaa ajatuksen kestävästä matkailusta: on mahdollista, että lähimatkailun suosion kasvu vain kasvat-
taa matkailua ylipäätään, kun ”ihmiset tekevät kaukomatkojensa lisäksi vielä lähimatkvoja”. Toisaalta lähimatkailu voi tutkijan mukaan kyetä vähentämään kaukomatkailua, jos sitä edistämällä saadaan aiheutettua ”suurempi ajatusmaailman rullaaminen”, millä tutkija viittaa hitaan matkailun ajatusmalliin. Seuraavissa aineisto-otteissa toimittajan ja mediatekstiin haastatellun matkailijan esittämä näkökulma edustaa hitaalle matkailulle ominaista ”vähemmän ja lähemmäs” -ajatusta, kytkeytyen tutkijan (T2) kuvaamaan ”ajatusmaailman rullaamiseen”:

”(Haastateltu matkailija) on puolestaan haaveillut reissusta Uuteen-Seelantiin, mutta internetistä matkakuvia katsellessaan todennut, että Norjassa maisemat ovat lähes samanlaisia.” (T1, toimittaja)

”Miksi lähteä katsomaan vuonoja maapallon toiselle puolelle, kun niitä löytyy 1500 kilometrin automatkan päästä.” (T1, matkailija)

Matkailijat eivät välttämättä ole halukkaita rajoittamaan matkailua, mutta ovat valmiita laajentamaan näkökulmaa matkailuun ja matkakohteisiin, kuten edellisessä aineisto-otteessa matkailijan kuvaus ilmentää. Miksi tyytyä ajattelemaan, että upeita maisemia voi nähdä vain toisella puolella maapalloa? Kuten haastateltu matkailija, monet muutkin etsivät tasapainoa oman matkailuviettinsä ja ympäristön kuormittamisen välillä. Kun yhä useammat matkailijat muuttavat matkailun ajatusmaailmaa, tuleeko vaihtoehtoisista matkailun muodoista matkailun normeja? Viimeaikaiset matkailun kuluttajatutkimuksetkin ovat osoittaneet, että vastuullisesti toteutuilla elämyksillä on matkailijoiden keskuudessa globaalisti kasvava kysyntä. Visit Finlandin digitaalisen kehityksen johtaja Kaisa Kosonen ja vastuullisen matkailun kehittämisestä vastaava Liisa Kokkarinen (2020) kertovat, että kestävä matkailu ilmenee jo niin sanotussa matkailun haaveiluvaiheen hauissa. Googlen hakutrendeissä suuntaus on esimerkiksi nähtävissä

hakusanoina, jotka kuvastavat matkailun uudenlaista merkityksellisyyttä ja esimerkiksi paikallisuuden arvostamista. Suomessakin ”uusien matkailutrendien” kerrotaan olevan näkyvissä, kuten seuraavassa aineisto-otteessa toimittaja kuvaa:

”Maailmalta pulppuavat matkailutrendit ja niitä kuvaavat termit näkyvät myös suomalaisissa lomakohteissa.” (T16, toimittaja)

Matkailun ajankohtaisimpia trendejä esittelevä uutinen, johon on haastateltu Visit Finlandin toimitusjohtajaa, kertoo esimerkiksi, että jo pidemmän aikaa suosittua on ollut matkailutoiminta, *living like a local*, jossa tutustutaan, kuten toimittaja (T16) kuvaa: ”turistihoukuttimien sijasta alueisiin, jotka ovat osa kohteessa elävien arkea”. Uudet termit kuvailevat matkailua ja samalla sitä mikä on suosittua, sosiaalisesti hyväksyttyä. Ulkomaan matkailusta katseen siirtäminen lähimatkailuun on media-aineistoni representaatioissa sekä ympäristön kannalta houkutteleva ja matkailun uudenlaista merkityksellisyyttä edustava vaihtoehto, mutta toisaalta koronaviruspandemian aikaan ainoa vaihtoehto, koska matkailu kauas ei ollut mahdollista, kuten seuraava aineisto-ote kuvaa:

”Koska koronaviruspandemia keskeytti matkailun kauas, erityisesti kesälomien aikaan suomalaisten sosiaalisen median kanavissa näkyi Välimeren ja kaukomaiden sijaan lähiseutuja. Pohjoisen Norjan lisäksi monet suuntasivat kotimaan kohteisiin ja hieman etelämmäs, kuten Viroon Muhun saarelle.” (T6, toimittaja)

Mediateksti kertoo, että etenkin kesälomien aikaan matkailijat suuntasivat tuttuun tapansa lomille ja päivittivät matkoistaan sosiaalisen median kanaviin. Matkat kohdistuivat koronaviruspandemian vuoksi kaukomaiden sijaan korostuneesti lähimaihin, kuten edellinen aineisto-ote mainitsee, esimerkiksi Pohjois-Norjaan ja Viroon, mutta myös ”kotimaan kohteisiin.” Lähimaihin ja kotimaahan suuntautuvan matkailun suosion kasvusta puhuttiin kuitenkin jo ennen koronapandemiaa, kuten seuraavissa aineisto-otteissa. Kuvauksissa kotimaa tarjoaa mahdollisuuksia, jotka matkailutoimialan tulisi hyödyntää, kuten seuraavat aineisto-otteet ilmentävät:

”Kotimaan matkailussa oli viime vuonna muutaman prosentin kasvu. Kaupunkilomat kotimaassa ovat nousussa. Mennään kotikaupunkiin tai naapurikaupunkiin ja syödään hyvin ja yövytään hotellissa.” (T11, toimittaja)

”(Haastatellun koulutusinstituutinjohtajan) mukaan kotimaa tarjoaa monipuolisia matkailumahdollisuuksia, mutta niiden markkinoinnissa olisi kohentamista. Visit Finland houkuttelee ulkomaisia matkailijoita Suomeen, mutta kaupunkien ja alueiden matkailuorganisaatiot eivät aina tuo omia alueitaan parhaalla tavalla esiin.” (T14, toimittaja)

Media-aineistossani edellisten aineisto-otteiden tavoin kotimaata ei kuvata vain matkailijan lähialueena, vaan esitetään se varteenotettavan kohdealueen valossa: sellaisena, jollaisena usein ”ulkomaat” on totuttu ajattelemaan. Suomessakin voidaan ”yöpyä hotellissa” ja ”löytää monipuolisia matkailumahdollisuuksia”. Haastatellun koulutusinstituutin johtajan ilmaus viittaa siihen, että tämän viestimisessä paikallisesti ja kansallisesti olisi ”kohentamista”. Esimerkiksi alueorganisaatioiden markkinointipyrkimykset voitaisiin kohdentaa entistä paremmin paikallisille. Staycation on matkailuilmiö, joka kytkeytyy nimensä mukaisesti lähimatkailuun. Sananmukaisesti termi kuvaa matkailua ilman maantieteellistä siirtymää (stay-cation), ei lähdetä vaan ”pysytään-lomalla.” (ks. Äikkönen, ym. 2018.) Edellisten aineisto-otteiden tavoin lähimatkailuun ja staycation-trendiin liittyy ajatus matkailusta mielentilana, jota seuraavat aineisto-otteetkin ilmentävät:

”Haluat tutustua kotikaupunkiisi turistin silmin ja varaat esimerkiksi hotellin omalta paikkakunnaltasi.” (T16, toimittaja)

”Matkailun kulttuurintutkimuksen professori uskoo, että esimerkiksi lähimatkakohteiden näkyminen sosiaalisessa mediassa voi auttaa näkemään arkiympäristön uusin silmin.” (T6, toimittaja)

Staycationeissa ja lähimatkailussa on olennaista tutustua lähialueisiin, vaikka omaan kotikaupunkiinsa nimenomaan ”turistin silmin”. Tässä matkustamisen sijasta matkakokemusta rakentaa oma poikkeava matkailijamainen mielentila sekä sitä tukeva toiminta, kuten hotellissa yöpyminen. Matkailun alueorganisaatioiden lisäksi esimerkiksi sosiaalinen media ”voi auttaa näkemään arkiympäristön uusin silmin”, jos matkailijat jakavat somessa parhaita hetkiään myös lähikohteista. Hitaalle matkailulle ominainen ”vähemmän ja lähemmäs”-näkökulma näkyy aineistossani etenkin median representaatiossa lähellä kotia tapahtuvasta matkailusta. Olennaista on erityisesti esittää matkailu uudella tavalla, jossa ei lukkiuduta käsitykseen matkailun vaatimasta maantieteellisestä siirtymästä kauas kotoa. Mahdollisia kokemuksia matkailuun kuuluvasta rentoutumisesta ja ”arjen toiseudesta” nostetaan esiin Suomessa. Tunnistamalla, mitä meillä on lähellä, ja osoittamalla, että Suomikin voi olla ”unelmien matkakohde” suomalaisille, media voi tuoda matkailukulttuurin keskusta lähemmäs. Erääseen mediatekstiin haastateltu tutkijatohtori mainitsee hitaan matkailun ja lomat omassa kotikaupungissa ”ajankohtaisina matkailutrendeinä”, jotka voivat muuttaa matkailua:

”Lähimatkailu, niin kutsutut staycationit eli lomat omassa kotikaupungissa ja hidas matkailu ovat ajankohtaisia matkailutrendejä, joilla on mahdollisuus muuttaa matkailua kestävään suuntaan.” (T6, tutkijatohtori)

Haastatellun tutkijatohtorin tavoin useat matkailua tutkivat näkevät matkailun yhteiskunnassa ja yhteiskunnan matkailussa sen, miten matkailijat, ihmisten kotiseudut ja luonnonympäristöt vahvistuvat ja monella tapaa elpyvät matkailun avulla, jos välillä pysähdytään katsomaan, mitä meillä jo on (Säynäjäkangas, Honkasilta & Veijola, 2016). Säynäjäkangas ym. (2016) maalaa näkökulmasta yksityiskohtaisempaa maisemaa, joka havainnollistaa matkailijan näkökulmaa: ”Joskus on hyvä aloittaa käsillä olevasta: mummolan saunasta, vanhasta vesitornista, laiturista järven rannalla, yhdessä olemisesta, hiljaisuuden palauttamisesta retriiteistä takaisin itsensä vierelle, hitaista aterioista elokuisessa illassa.” Eräaseen mediatekstiin Mallinkaisilla haastatellun matkailijan kuvaus yhtyy näkemykseen:

”Täällä on aina hyvä meininki, paljon tuttuja, hyvät eväät, mukava ilma, mikäs tässä, rento meininki. Tuossa on tosi upea ympäristö, kiva tie, nätti maalaismiljö, mikäs siinä on kesäiltana kurvilla.” (T3, matkailija)

Mediatekstissä Suomen sisällä tapahtuva liikkuminen esitetään matkailuna, jollainen voi olla osa arkea, mutta silti kiinnostavaa ja olennaisia matkakokemuksen elementtejä tarjoavaa. Vaikka hidas matkailu nimetään välillä trendiksi (ks. Guiver & McGrath, 2016), niin myös aineistossani, toisaalta se näkyy useiden toisiinsa kytkeytyvien matkailun trendien tai termien taustalla yhdistäen niitä laajemmin niin kutsutuksi uudeksi matkailuksi. Kotimaanmatkailun merkityksissä hidas matkailu kuvaa liikkuvaa elämäntapaa ja kulttuuria, kuten seuraavissa aineisto-otteissa:

”Moottoripyöräily on harrastus, tai elämäntapa, joka liittyy laajemmassa kuvassa myös sellaisiin ilmiöihin kuin nuoruuden pitkittyminen, varallisuuden nousu ja kierto- ja ruokamatkailu, jopa hidas matkailu.” (T3, toimittaja)

”Aakkosketjulla tehdään pakollinen tankkaaminen, mutta muuten haetaan sitä kokemusta, mikä kohteessa tulee. Jos se on jonkin järven rannalla tai silmää miellyttävän paikan lähellä, niin sillä on suuri merkitys.” (T3, järjestön puheenjohtaja)

Mediatekstin kuvauksissa hidas matkailu liittyy matkailuun arkiympäristössä sekä kauempaa tuleviin maata pitkin matkaajiin. Samassa mediatekstissä haastateltu yliopettaja pohtii, ”missä määrin moottoripyöräily on fast ja missä määrin slow” ja toteaa, ettei ”ehkä nopeus ei olekaan se juttu, vaan se, että matkaa tehdään hitaammin ja jotenkin rennommin”.

Media-aineistoni representaatiossa hitaasti voidaan matkustaa lähellä, mutta myös kauas. Jälkimmäisessä yhteydessä hidas matkailu tunnetaan usein ”trendinä”, jonka kuvauksia yhdistävät maata pitkin matkustaminen ja tietysti ”vanha sanonta”, kuten eräessä mediatekstissä (T16)

toimittaja ilmaisee: ”Matka on yhtä tärkeää kuin päämäärä.” Matkailijat kertovat useissa mediateksteissä matkustavansa ulkomaille maata pitkin. Näissä kuvauksissaan matkailijat ilmentävät halua osoittaa, kuinka maata pitkin on mahdollista matkustaa ja nähdä maailmaa siinä missä lentäenkin. Useissa kuvauksissa lentämisen välttäminen ei näyntyä maantieteellisenä rajoitteena liikkuvuudelle:

”Helsingissä asuva (haastateltu matkailija) on jo monta vuotta pyrkinyt matkustamaan junalla tai bussilla ja välttämään lentomatkailua. Raiteet ovat vieneet muun muassa Moskovaan, Berliiniin, Ateenaan ja Lissaboniin.” (T14, toimittaja)

” Tapasimme (haastatellun matkailijan) syyskuun alussa Helsingissä, joka oli hänen matkansa ensimmäinen laivaetappi. Nyt matkaa on taittunut jo yli kaksi kuukautta. Taakse on jäänyt pian 20 000 raidekilometriä sekä Venäjä, Mongolia, Kiina, Vietnam, Kambodža, Thaimaa, Malesia ja Singapore. Trans-Siperian-junalla halki Venäjän aina Pekingiin mukana oli kokonainen seurue.” (T12, toimittaja)

”Legendaarinen on ainakin vanha tuttu interrail-lippu, joka on ajankohtaisempi kuin aikoihin. Vuoden alussa myyntiin tulivat nimittäin entistä pidemmät, kahden ja kolmen kuukauden Interrail-liput.” (T19, toimittaja)

” Interrail on junalla Länsi- ja Etelä-Eurooppaan matkustaessa ehdottomasti suositeltava.” (T19, matkailija)

Matkailijoiden kertomuksissa positiiviset kuvaukset ilmentävät, kuinka maata pitkin on mahdollista yhä matkailla monipuolisesti, joko Euroopassa interreilaten tai vaikka maailman halki raiteita pitkin. Ensimmäisessä aineisto-otteessa haastateltu matkailija kertoo ”jo monta vuotta pyrkineensä matkustamaan junalla tai bussilla ja välttämään lentomatkailua”. Haastateltu matkailija ei näe lentomatkailua soveltuvana matkustusmuotona, sillä sen vaikutus ympäristöön niin on voimakas, eikä se varsinaisesti lisää matkakokemuksen arvoa. Jälkimmäisessä mediatekstissä kerrotaan maata pitkin matkailun suosion lisääntymisestä ja toimittaja kuvaa ”legendaarisen” ja ”vanhan tutun interrail-lipun” olevan nyt ”ajankohtaisempi kuin aikoihin”.

Mediateksteissä toimittajien sekä niihin haastateltujen matkailijoiden kuvauksissa hitaaseen matkailuun liitetään pääasiallisesti mahdollisuuksia esittäen esimerkiksi lähimatkailun ja ympäristöystävälliset kaukoyhteydet, kuten junat hyvinä ja oikeutetusti suosiotaan kasvattavina vaihtoehtoina matkailussa. Mediateksteissä nostetaan kuitenkin esiin usein myös rakenteellisia esteitä, kuten esimerkiksi seuraavissa aineisto-otteissa:

”Suomi on vähän kuin saari. Tästä on vaikea lähteä liikkeelle muuten kuin lentäen.” (T11, matkailualan liiton toimitusjohtaja)

”Reittien suunnittelu voi myös olla haasteellista, kun kaikkea tietoa ei ole saatavana netistä. Matkalle kertyy myös helposti hintaa, koska eri reiteille täytyy hankkia omat lippunsa.”
(T5, matkailijat)

Haasteita, joita etenkin maata pitkin matkailuun liitetään, ovat muun muassa ajan puute ja Suomen saavutettavuus etenkin maitse, sillä kuten toimittaja ilmaisee ”Suomi on vähän kuin saari”. Haastatellun *matkailualan liiton toimitusjohtajan* mukaan kulkuyhteyksien puute Eurooppaan on ongelmallista, sillä vaikka ”haavekuvissa moni suunnittelee junamatkailua lentämisen sijaan”, se on ajallisesti ja rahallisesti vaativaa. Samaan tapaan toisessa mediatekstissä (T5) haastatellut matkailijat kertovat, että ”kaikkea tietoa ei ole saatavana netistä” ja ulkomaanmatkoista muodostuu helposti hintavia, kun ”eri reiteille täytyy hankkia omat lippunsa”. Kaikki haastatelluista puhuvat joka tapauksessa ulkomaan junamatkailun puolesta.

Siinä missä toisaalta hidas matkailu tarjoaa vaihtoehdon hypermobiiliin ”mannertenväliseen” elämäntapaan ja kannustaa sen sijaan matkailemaan kotimaassa tai lähimaissa, hidas matkailu liitetään matkailun merkityksiin maantieteellisesti kaukanakin. Vaihtoehtoja paikallisempaan matkailuun etsitään oman matkailijaidentiteetin tyydyttämiseksi myös kaukana kotia, jotta voidaan mahdollistaa samalla matkailu ja ympäristöä kunnioittava elämä. Ratkaisuja ristiriitaan halusta nähdä maailmaa ja ”elää liikkuvana” samalla välttämällä liiallinen lentäminen, etsitään myös pidemmistä viipymistä ”toisaalla”, kuten seuraava aineisto-ote ilmentää:

”Olemme puineet puolisoni kanssa, että paras vaihtoehto meille olisi asua jossakin purjehdusmaassa. Pystyisimme matkustelemaan, mutta se olisi samaan aikaan tukikohta ja koti, jonka voisi laittaa johonkin tiettyyn paikkaan, jos siltä tuntuu.” (T1, matkailija)

Matkailu paikallisesti voi tapahtua ”kaukana kotoa” sijaitsevasta tukikohdasta, jolloin voidaan olla matkalla pidempään, vaikka liikutaan kilometreissä vähemmän paikkojen välillä. Jo hitaan matkailun ensimmäinen nettisivusto (slowtrav.com) kuvasi matkailijan kuvaamaa ”tukikohtaa ja kotia” asuttavaa matkailua keskittyneeksi matkailuksi, joka perustuu paikkoihin sitoutumiseen. Paikasta paikkaan matkustamisen sijaan matkustetaan enemmän *paikassa*. (ks. Germann Molz, 2009, s. 279.) Matkailua tukikohdasta käsin lähiympäristöä tutkien voi harrastaa myös Suomessa, jolloin sitä kutsutaan esimerkiksi ”mikromatkaksi”, kuten Riku Rantala ohjeistaa:

”Ota kartta ja tarkasta kotiympäristösi 10 kilometrin säteellä. Missä et ole koskaan käynyt? Listaa luontokohteet, kaupungit tai vaikka museot, jos sellaisia löytyy. Sitten reppu selkään ja mikromatkalle.” (T15, Riku)

Media-aineiston representaatio hitaasta matkailusta kokoaa yhteen useita ajankohtaisia, varmasti monelle median kanavista jo tutuksi tulleita tuorein termein nimettyjä matkailuilmiöitä tai matkustusmuotoja. Yhdessä matkailun uusien ”trendien” ja tietyytyypistä ”pienempieleistä” (vrt. suurieleinen) matkailua kuvaavia kielellisiä ilmaisuja yhdistävät etenkin paikallisuus, lyhyemmät välimatkat ja visio hidastamisesta. Nämä viimeaikaiset matkailutrendit kytkeytyvät kaukomatkailun sosiaalisen hyväksyttävyyden kyseenalaistamiseen, matkailun ympäristövaikutusten arviointiin sekä samalla elämyskuluttamisen lisääntymiseen. On tullut yhä tyyppillisemmäksi etsiä arjen aikanakin matkailijanomaisia kokemuksia ja ”lomaila arjen sisällä”. Elämyskulutus koti- ja lähiympäristössä kiinnostaa yhä enemmän, ja todennäköisesti jatkaa kasvamistaan tulevina vuosina. (Räikkönen, ym. 2018.)

7. HITAAMPI VASTUULLISEMPI MATKAILU

Mediatekstien tulkinnassa ilmiöllinen taustani esittää kestävän matkailun *tavoitteena* ja vastuullisen matkailun *prosesseina*, matkana, nykyhetken valintoina ja toimintana (ks. luku 3). Koska matkailu koskee ihmisiä, elämäntapoja ja kokonaisia ympäristöjä, sitä ei voida käsitellä kuten resurssia tai tuotantolinjastoa. Se edellyttää eettistä ajattelua. (Higgins-Desbiolles, 2006.) Hitaan matkailun ideologisena tavoitteena on kestävä matkailu sisältäen näkökulman tuottamiseen ja kuluttamiseen. Edellinen tulosluku kuvasi, kuinka hidas matkailu ilmenee mediassa siihen liitettyjen mahdollisuuksien ja haasteiden kautta. Tässä luvussa tarkastelen, millaisia merkityksiä hidas matkailu luo kestävän matkailun tavoittelulle mediassa.

Tarkastelen aineistolähtöisesti vastuulliseen matkailuun liitettyjä merkityksiä ja puhetapoja matkailun eri sidosryhmien näkökulmista. Media-aineistoni representaatiossa diskursseista syntyi *hitaampi vastuullisempi matkailu*. Hidas matkailu ilmentää vastuullisen matkailun paradigmaa media-aineistossani, jota tukee huomio, että vaikka etsin mediatekstejä pelkästään hitaan matkailun hakusanoin tavoitteenani löytää hidasta matkailua käsitteleviä julkaisuja, vastuullisuus oli edustettuna merkittävänä teemana. Nopea ja hidas matkailu voidaan nähdä keskustelussa vastakohtina, kun taas *hidas ja vastuullinen* matkailu kulkevat käsitteinä yhdessä. Luku koostuu median kuvausten kokonaisuudesta hitaasta matkailusta *uutena vastuullisempina matkailuna*. Sen alateemoja ovat *vastuullisempi matkailu, vähemmän ja lähemmäs sekä laatu ennen määrää*.

7.1 Toive vastuullisemmasta matkailusta

Kuten muun muassa Higgins-Desbiolles (2018) toteaa, ei riitä, että matkailun kestävyydestä puhutaan, vaan tarvitaan suurempi ja aito käyttäytymisen muutos, joka vaatii matkailun diskurssin mukautumista kestävään kehitykseen (ks. luku 3). Vastuullinen matkailu edellyttää irtautumista matkailun kestävämmästä kulutuksesta. Medialla on valtaa vaikuttaa jo sillä, *esiintyykö aihe mediassa vai ei* (ks. esim. Seppänen & Väliaverronen, 2012; Preston & Silke, 2011). Nyt media on selvästi ottanut aiheen omakseen, osoittaen, että kestävä matkailu täytyy viimein nähdä yhteisenä tavoitteena, joka vaatii vastuunottoa.

”Viime vuoden aikana maailman lentokoneet kyyditsivät 4,5 miljardia matkustajaa. Tyypillisenä päivänä ilmassa oli noin 99 700 kaupallista lentoa, sekä ihmisiä että rahtia. Kansainvälisten turistimatkojen määrä kasvoi neljä prosenttia edellisestä vuodesta. Yöpymisen sisältäviä matkoja oli 1,5 miljardia. Luvut ovat suuria, mutta ennen kaikkea ne ovat väärän suuntaisia. Matkailu ja lentäminen ovat vain lisääntyneet, vaikka tutkijat varoittavat, että kassalla voi odottaa ’helvetillinen lasku’.” (T17, toimittaja)

Matkailutoimialan luonteeseen liittyy piirteitä, jotka vaikeuttavat kestävyuden tavoittelua. Etenkin ilmastonmuutoksen näkökulmasta kestävä matkailu on nykymatkailulle mahdoton. (Tervo-Kankare, 2017.) Miten vältetään matkailun ”helvetillinen lasku”? ”Muuttamalla kehityksen suuntaa”, olisi aineisto-otteita lukien helpoin tie, sillä tällä hetkellä luvut ovat ”väärän suuntaisia”. Tämä viittaa myös tutkimuskirjallisuuden näkökulmaan. Jos matkailuala haluaa sopeutua siltä odotettuun vähähiiliseen tulevaisuuteen, vaaditaan suuria matkailuliikenteen rakenteellisia siirtymiä yhdistettynä lomailuun lähempänä kotia, mikä on jyrkässä ristiriidassa edeltävien matkailun trendien eli kaukomatkojen, lyhyiden oleskelujen, tiheiden lähtöjen (departures) ja lisääntyvän lentämisen kanssa. (Cohen, ym. 2011, s.4.). Eräässä mediatekstissä (T14) tutkija toteaa, että tällä hetkellä ”suomalaisten päästöt henkeä kohti ovat noin nelinkertaiset kestäväan tasoon verrattuna.” Kuvaus ilmentää, kuinka kestäväan matkailun tavoite voitaisiin saavuttaa vain matkailukulttuurin ideologisen muutoksen myötä (ks. Joutsenvirta 2016; Higgins-Desbiolles, 2018). On selvää, että tarvitaan muutos – seuraavaksi tarvitaan vastuunottoa. Tämä tunnustetaan esimerkiksi seuraavissa aineisto-otteissa:

*”Vastuullinen matkailu nostaa päätään joka puolella maailmaa.” (T11, asiantuntija)
 ”Toivon näkeväni matkailun muuttuvan hitaammaksi ja vastuullisemmaksi.”
 (T8, matkailuyrittäjä)*

”(Haastateltu matkabloggaaja) usko, että koronakriisin jälkeen matkustetaan lähemmäs, hitaammin ja vastuullisemmin.” (T7, toimittaja)

Vastuullinen matkailu on puheenaiheena useissa median teksteissä ja ”nostaa päätään joka puolella maailmaa”, kuten ensimmäisessä aineisto-otteessa haastateltu matkailun asiantuntija toteaa. Vastuullisesta matkailusta puhutaan jopa globaalina ”trendinä”, mihin viittaa myös haastatellun asiantuntijan ilmaus (mm. Kokkarinen & Kosonen, 2020; Ateljevic, ym. 2016). Ensimmäisen tulosluvun viimeisessä alaluvussa (6.3) tarkastelin trendejä, jotka kiinnittyvät ”vähemmän ja lähemmäs” näkökulmaan. Edellisten mediatekstien aineisto-otteiden ilmaukset viittaavat niin ikään matkustettujen kilometrien vähentämiseen ja lähimatkailun kehittämiseen vastuullisemman matkailukulttuurin mahdollistamiseksi. Media-aineistossani useat eri matkailutoimijat ilmaisevat toivovansa kokonaisvaltaisesti ”matkailun muuttuvan hitaammaksi ja vastuullisemmaksi”. Matkailuyrittäjä (T8) kertoo haastattelussa, että on ”seurannut

alan kehitystä vuosien ajan, eikä ole tyytyväinen suunnasta, mihin se on menossa”. Haastatellun matkabloggaajan (T17) ”mielestä kriisi näyttää, millaisia vaikutuksia matkailulla on maailmassa”. Hän viittaa koronapandemian aiheuttamaan poikkeustilaan, jonka aikana kaukomatkustaminen ei ole ollut lainkaan mahdollista: ”lentomatkojen päästöt pienentyivät, mutta samalla monet köyhät maat jäävät täysin ilman turistien tuomia tuloja.”

”...vastuullisuus ei tarkoita vain lentämisen välttelyä. Matkailu vaikuttaa myös matkakohdeiden talouteen ja paikallisiin yhteisöihin. Nämä vaikutukset voivat olla positiivisia, jos kaikki kantavat vastuunsa. Nyt koronakriisin aikaan sekä yrityksillä että turisteilla on aikaa pohtia oman toimintansa vaikutuksia.” (T7 Matkabloggaaja)

Mediatekstissä matkabloggaaja nostaa esiin matkailun monivaikutteisuuden. Samaan uuteen (T7) haastatellun vastuulliseen matkailuun erikoistuneen toimittajan mukaan ”bloggaajat ovat pohtineet matkailun kestävyyttä paljon sen jälkeen, kun kansainvälinen ilmasto-paneeli julkaisi synkän raporttinsa vuonna 2018.” Mediatekstin alaotsikko kysyy: *Voisiko matkailusta tulla vastuullisempaa?* Matkabloggaaja korostaa, että sekä yritysten että matkailijoiden tulee pohtia oman toimintansa vaikutuksia. Matkailun vaikutukset voivat olla positiivisia, ”jos kaikki kantavat vastuunsa”.

Toisessa mediatekstissä (T8) Kreikkaan matkoja järjestävä yrittäjä jatkaa ajastusta vastuullisuudesta muistuttaen, että ”turistit kuormittavat sesongin aikana paikallista jätehuoltoa ja jätemäärä lisääntyy 40 %”. Hänen mukaansa perehtymättä kohteiden paikalliseen kulttuuriin ei esimerkiksi tiedetä kierrätyksen haasteista kuten siitä, että muovituotteemme päätyvät helposti ”kaatopaikoille makaamaan tai pahimmassa tapauksessa mereen”. Matkailun suuntauksista [kuten vastuullisesta matkailusta] puhuttaessa ei voida sivuuttaa hälyttävää maailman tilaa ja sen kestäättömiä käytäntöjä: kaikkien tulisi ”pohtia oman toimintansa vaikutuksia”. Planeetan ekosysteemien muutos on ollut 1900-luvun jälkipuoliskolla nopeampaa kuin milloin muulla ajan jaksolla ihmiskunnan historiassa. Vuonna 1962 resurssien kysyntä oli 70 % maapallon kyvystä uusiutua, 1980-luvulle mennessä ”kysyntä kohtasi tarjonnan” ja 1990-luvulta lähtien resurssien käyttö on ylittänyt maapallon kapasiteetin uusiutua 20 % vuodessa. (Ateljevic, ym., 2016.) Kestävä matkailu edellyttää meiltä etenkin asennemuutosta, kuten seuraavassa aineisto-otteessa mediatekstiin haastateltu matkailun kulttuurin tutkimuksen professori kuvaa:

”Pitäisi päästä eroon sellaisesta kertakäyttöhuvituksena matkustamisesta, jossa matkoja suoritetaan kuin merkintöjä johonkin kosmopoliittielämän cv:een.” (T9, professori)

Vastuullinen matkailu edellyttäisi professorin mukaan matkailijoilta hitaampaa matkailun ajatusmallia. Gösslingin (2002) mukaan moderni matkailu on purkanut ihmisten suhteita yhteiskuntaan ja luontoon, koska sekä työ- että vapaa-ajan matkustaminen, häiritsee ihmisen käsitystä ”kodista”. Ilman tätä käsitystä ihmiset eivät enää koe itseään osana paikkoja, vaan kehittävät ”kosmopoliittisia identiteettejä.” Tämä on erityisen ongelmallista ympäristönmuutoksen takia, sillä kosmopoliitti-identiteettien edustajilta puuttuu yhä useammin paikallistuntemusta edellyttävä käsitys paikkojen kantokyvystä, ja lopulta vastuu pitää huolta paikoista. Paikallisen kiintymyksen väheneminen näyttää kehittyvän samanaikaisesti myös paikallisten resurssien lisääntyneen kulutuksen kanssa. (Gössling, 2002, s. 331.) Mediatekstiin haastateltu professori kertoo, että nyt ”kestävä matkailu on valtavirtaistumassa”. Maata pitkin matkailun pinnalle nousu ja siihen liittyvä innostus ovat hienoa, mutta ”matkailuun liittyvien ajatusmallien muutos on tärkeintä”. Seuraavista aineisto-otteista ensimmäisessä mediatekstiin (T8) haastateltu matkailuyrittäjä kertoo, kuinka hän tukee tätä muutosta kohti matkailun kestävää tulevaisuutta:

”Tässä muutoksessa hän on mukana myös itse. (Matkailuyrittäjä) on vetänyt koulutuksia matkailun vastuullisuudesta ja kirjoittaa parhaillaan aiheesta kirjaa. Hän myös puhuu kestävästä matkailusta Helsingin Matkamessuilla.” (T8, toimittaja)

”Matkailutrendeissä puhutaan myös nopeasta ja hitaasta matkailusta. Matkustaako nopeasti lentokoneella lyhyeksi ajaksi maasta toiseen, vai hitaasti edeten, pitempään viiptyen?” (T3, toimittaja)

Useat aineisto-otteet liittyvät vastuullisuuden nousun muutoksen kuvauksiin. Kuten aineisto-otteessa toimittaja ilmaisee, matkailutrendeissä puhutaan nyt myös ”nopeasta ja hitaasta” matkailusta. Vastakkainasettelu nopean paikasta paikkaan matkustelun ja hitaasti etenevän ja pidempään viiptymän välillä kuvaa olennaisesti vastuulliseen matkailuun kuuluvaa harkintaa ja matkailun ajatusmallin rakenteellista muutosta. Matkailijoiden viiptymän pidentäminen matkakohteissa on tärkeä toimenpide kestävän matkailun tavoitteelle, mitä hidas matkailu voi edistää (ks. Dickinson & Lumsdon, 2010; Okleivik, ym., 2019). Hiilijalanjälki on kohteessa pidempään viiptyvällä suhteessa pienempi, ja pidempien viiptymien avulla matkailija voi myös helpommin vähentää matkojensa määrää (Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 90; Peeters, ym. 2007). Dickinsonin ja Lumsdonin (2010, s. 78) mukaan hitaalle matkailijalle on ominaista ”laadun tavoittelu määrän sijasta”. Sen sijaan että nähdään usea paikka nopeasti, viiptyään pidempään ja tutustutaan aidosti paikkaan ja ihmisiin, jotta voidaan oppia maailmasta ja kulttuureista. Samalla viiptyessään pidempään matkailija jättää alueelle enemmän tuloja ja tukee paikallistaloutta (mm.

Okleivik, ym., 2019). Mediateksteissä kuvataan vastuullisen matkailun ajatusmallin näkyvän myös kohteissa, kuten seuraavassa aineisto-otteessa haastateltu asiantuntija kuvailee:

”Kiinnitetään huomiota, miten matkustetaan ja miten kunnioitetaan paikallista väestöä ja luontoa, ettei jätetä negatiivista jälkeä omasta matkasta.” (T11, asiantuntija)

Media-aineistoni toi esiin matkailun vastuullisuuden kysymysten moniulotteisuutta, kuten matkailun vaikutuksia ihmisiin ja luontoon, kuten edellinen aineisto-otekin ilmentää. Hidas matkailu on tärkeä näkökulma matkailijoiden ja kohteiden suhteelle, sillä se edistää kommunikaatiota ja yhteyttä paikkoihin ja paikallisiin ihmisiin, siinä missä massaturismi ja kulttuurien kaupallistaminen voivat heikentää matkailukohteiden sielua ja kuormittaa kohdeyhteisöjä (Moira, ym., 2017). Vaikka ekologinen vastuullisuus on aineistossa selkeästi vahvimmin edustettuna, etenkin yhteiskunnallisesta näkökulmasta matkailua on tärkeää hahmottaa holistisesti ja huomioida sen vaikutukset ekologisesti, sosiaalisesti, kulttuurisesti, taloudellisesti ja poliittisesti (Veijola, ym. 2013). Suoria mainintoja eri osa-alueisiin liittyen oli aineistossa vähän, joten en eritellyt niitä omiin teemoihinsa. Kuten aiemmin (luvussa 4) kuvasin, ulottuvuudet kietoutuvat usein yhteen.

Hidas matkailu ei aiemman tutkimuksen tavoin näyttäytynyt aineistossanikaan diskursiivisena kritiikkinä matkailua kohtaan, mutta kyseenalaistaa matkailun kestävämpiä ajatus- ja toimintamalleja. Kestävän matkailun tulevaisuuden kannalta on olennaista, että kaikki matkailun sidosryhmät, matkailijat mukaan lukien, tiedostavat sekä matkailun positiiviset että negatiiviset vaikutukset, sillä vasta tämä mahdollistaa vastuullisen matkailun edellyttämän harkinnan. (García-Rosell, 2017; 2013; Leslie, 2012; Goodwin, 2011; Sharpley, 2009.) Kestävän matkailun kannalta on olennaista ymmärtää positiivisten ja negatiivisten vaikutusten suhde, jota seuraavassa aineisto-otteessa matkabloggaajan kuvaus ilmentää:

”Turismin tuomat ongelmat ovat tosi kaksipiippuisia. Jotkut sanovat, että lopetetaan vaan matkustaminen, mutta ei se ole niin yksinkertaista. Monet maat ja kaupungit ovat riippuvaisia turismista. Esimerkiksi monista afrikkalaisista eläintensuojelukohteista pidetään huolta turismin tulojen avulla. Mitä tapahtuu, jos turistit eivät tule?” (T13, matkabloggaaja)

Matkailu on globaalisti ja paikallisesti tärkeä elinkeino, josta joidenkin maiden talous on riippuvainen (ks. esim. Andriotis, 2018; Goodwin, 2011). Tästäkään syystä vastuullinen matkailu ei ole niin yksinkertaista kuin, että ”lopetetaan vaan matkustaminen”, kuten matkabloggaaja ilmaisee. Hitaan matkailun ideologiassa matkailun ei haluta loppuvan, mutta sen toivotaan so-

peutuvan paremmin ympäristöönsä; eli yhteisöön ja luontoon, kunnioittaen sen kantokykyä paikallisesti ja globaalisti (Hall, 2007; Hall & Lew, 2009). Vastuullinen matkailija ajattelee matkailun tuomaa hyötyä hedonistisia etuja pidemmälle, kuten seuraavissa aineisto-otteessa puhujat ilmentävät:

”(Haastateltu matkabloggaaja) toivoo, että tavallinen turisti miettisi myös sitä, mihin raha kohteessa menee. ’Hyödyttääkö se isoja yrityksiä ja sijoittajia, vai tukevatko turistin valinnat paikallista mahdollisesti köyhempää maata taloudellisesti?’ ” (T13, toimittaja)

”Jokainen pystyy vaikuttamaan vastuullisuuteen omilla valinnoillaan.” (T11, asiantuntija)

Mediatekstiin (T13) haastateltu matkabloggaaja ilmentää tietoisuutta matkailun monivaikutteisudesta ja samalla tämän vaikutuksia omaan matkailijakäyttäytymiseen. Hän korostaa eettistä harkintaa ja nostaa esiin keinoja, kuinka matkailija itse voi vaikuttaa valinnoillaan paikallisesti kohteissa, sekä sen, kuinka matkailijoiden valinnoilla yhdessä on vaikutuksia myös kansallisella ja globaalilla tasolla. Matkailija voi vaikuttaa poliittisesti, ”äänestämällä rahoillaan”. Tästäkin länsimaisen matkailijan ekologisen, taloudellisen, poliittisen ja sosiaalisen vastuun voi nähdä kietoutuvan suurilta osin yhteen. Kuten toiseen mediatekstiin (T11) haastateltu asiantuntija toteaa, matkailun vastuullisuus rakentuu jokaisen valinnoista.

Vastuulliseen matkailuun ja hitaaseen matkailuun liittyy eettisiä kysymyksiä, jotka kytkeytyvät etenkin kuluttamisen ja liikkumisen diskursseihin (Germann Molz, 2009). Niihin liittyen kriittisten ajatusten ilmaisu omaa ja muiden matkailijoiden toimintaa kohtaan edustaa muutosta siihen aikaan, jolloin matkailua pidettiin niin itsestään selvänä, ettei vastakkaisia näkemyksiä edes pysähdytty ajattelemaan. Seuraavissa aineisto-otteissa eri mediateksteissä toimittaja, matkailija ja matkailun kulttuurintutkimuksen professori ottavat kantaa länsimaisen matkailun normeihin ja etiikkaan:

”Lomareissaajat ovat maailmassa etuoikeutettuja. (T17, toimittaja)

”Ymmärrän sen, että monet ihmiset ovat kiireisiä, ja maata pitkin matkustaessa tulee hukantunteja, kun junaa vaihtaa ja odottaa seuraavaa junayhteyttä. Ei se erityisen mukavaa ole, mutta minulle se on sopinut varsin hyvin. Mutta onhan tämä aika keskiluokkaisten ja onnekkaiden tapa suhtautua matkustamiseen.” (T4, matkailija)

”Käsitys siitä, että meillä on oikeus matkustaa, istuu tiukassa, ja juuri siksi matkailun rajoittaminen pandemian tai ilmaston takia voi tuntua epäreilulta. – ”Moni ajattelee, että minulla on oikeus saada levätä jossakin palmujen alla, kun olen raatanut koko vuoden. Jos kaikki ajattelevat ja toimivat niin, se ei ainakaan edistä kestävää kehitystä.” (T13, professori)

Aineisto-otteet korostavat etenkin liikkumisen diskursseihin liittyviä merkityksiä ja niiden vaikutusta käytänteisiin ja opittuihin toimintamalleihin. Toimittajan ilmaisu ”käsitys siitä, että meillä on oikeus matkustaa, istuu tiukassa” viittaa siihen, kuinka olemme tottuneet ajattelemaan matkailua vain omasta näkökulmastamme. Nyt pohditaan kysymyksiä, kuten kenellä on oikeus matkustaa. Onko oikein matkustaa kerran kuussa Eurooppaan ja pari kertaa vuodessa Thaimaahan, kun valtaosalla maailman ihmisistä on vielä ensimmäinenkin ulkomaanmatka tekemättä? Jos sattuu olemaan yksi niistä ”onnekkaista”, jotka voivat ylipäättään matkustaa, voisiko antaa jotain takaisin paikalle, jonka luonnosta saa nauttia tai ihmisille, joiden kodissa saa vieraila? Joutsenvirran ym. (2016) mukaan kriisit muuttavat arvostuksiamme. Samaan aikaan kun voi ”tuntua epäreilulta” yhtäkkiä joutua rajoittamaan matkustustahtiamme, saatamme huomata, kuinka ”etuoikeutettuja” olemme saadessamme matkustaa. Kuten viimeisessä aineisto-otteessa (T13) haastatellun professorin ilmaus kuvaa; matkailun mukautumista kestäväan kehitykseen voi edistää vain matkailun uudenlainen, vastuullisempi ymmärrys. Vanhaan suomalaiseen sananlaskuun verraten, koronapandemia nosti kissan pöydälle. Jää nähtäväksi, mihin suuntaan matkailu kehittyy.

”Kukaan ei tiedä millaiseksi matkailu palautuu sitten kun pandemia on ohi. Tuho vai uusi nousu?” (T13, toimittaja)

Jotta matkailun kohtaisi pandemian jälkeen tuhon sijaan uusi nousu, voiko matkailu muuttua hitaammaksi ja vastuullisemmaksi? Matkailun normit rakentuvat yhteisesti, ja siksi ymmärryksen lisääminen on tärkeää (ks. Goodwin, 2011). Eräässä mediatekstissä haastateltu matkailuyrittäjä (T8) kertoo edistävänsä vastuullista matkailukulttuuria ja toteaa, että ”paketti-matkankin voi rakentaa kestäväällä tavalla.” Hänen konseptiinsa *Hidasta matkaa*, kuuluu esimerkiksi, että ”matkat tehdään kuumimpien sesonkien ulkopuolella ja sekä hotellit että liikkumistavat kohteessa valitaan vastuullisesti. Osa matkan tuotoista käytetään paikallisiin ympäristöhankkeisiin.” Matkailuyrittäjä kertoo, ettei ”halua peitellä maan ongelmia, vaan antaa matkailijoille aidon ja rehellisen kokemuksen paikasta.” Samassa jutussa hän jatkaa, ettei kyennyt löytämään järjestämälleen matkalle mielestään tarpeeksi vastuullista hotellia, mutta aikoo jättää valitsemalleen hotellille korjausehdotuksia. Matkailuyrittäjä toivoo, että ”näin asioita saadaan toivon mukaan muutettua parempaan suuntaan”.

”Koen myös, että Kreikka on hieman väärinymmärretty kohde. Sillä olisi paljon muutakin annettavaa kävijälleen kuin kivoja rantoja ja halpoja hintoja.” (T8, matkailuyrittäjä)

Mediatekstissä matkailuyrittäjä kertoo haluavansa ”antaa kävijöille tavallista laajemmin kuvan Kreikasta ja kreikkalaisuudesta”. Kulttuurinen vastuullisuus on sekä paikallisen kulttuurin kunnioittamista että paikallisen kulttuurin aitoa representaatiota. Matkailuyrittäjä toivoo, että matkailijat oppisivat ymmärtämään lomakohteiksi mieltämiään paikkoja syvemmin paikoina itsenään eivätkä matkailijan katsetta varten rakennettuina kulisseinä. Tämä on ongelmallista myös paikkojen ja kulttuurien yhdenmukaistumisen näkökulmasta, etenkin nykypäivänä medioiden vahvistaessa vaikutusta, kuten seuraavassa aineisto-otteissa tutkijan kuvaus ilmentää:

”Matkailun ’instagrammoitumisen’ myötä kohde itsessään saattaa muuttua turismikulissiksi. Jos kohteet muokataan selfie-kulttuurille kelpaaviksi kuvauspaikoiksi, niitä yhdenmukaistetaan wau-efekti edellä.” (T6, professori)

Hidas matkailija arvostaa kohdekokemuksessa luonnollisuutta ja aitoutta. Kriittisenä näkökulmana se kiinnittää huomiota matkailun luonteeseen ja pyrkii välttämään massaturismille ominaisia ”lavastettuja kokemuksia”, jotka eivät huomioi matkailun perimmäistä merkitystä ja luonnetta tutustua nimenomaiseen paikkaan, sen yhteisöön ja kulttuuriin, vaan tekevät kohteista standardoituja matkailutuotteita massakulutusta varten. (Moira, ym. 2017, s. 6.) Hidas matkailu filosofisena positiona vastustaa globalisaation paikkoja yhdenmukaistavaa voimaa ja toimintamallia, ja edistää visiota, joka kunnioittaa paikallista: pienemmän mittakaavan matkustusta, mahdollistaen lähemmän ja aidomman yhteyden toisiin ihmisiin ja heidän elinympäristöönsä. (Markwell, ym. 2012, s. 228). Paikkojen syvempää ymmärrystä ja huolenpidollista näkemystä korostavat useat muutkin ilmaisut, kuten seuraavassa haastattelun toimittajan:

”Esimerkiksi matkailijan kannattaa tutustua matkakohteeseen mahdollisimman hyvin. Palveluja olisi hyvä ostaa yrityksiltä, jotka pitävät huolta ympäristöstä ja ovat reiluja työnantajia.” (T7, toimittaja)

Samaan mediatekstiin (T7) haastateltu matkabloggaaja kertoo, että ”pyrkii ostamaan palveluita pieniltä paikallisilta yrityksiltä” korostaen, kuinka vastuullinen matkailija voi näin tuoda positiivisia taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia kohteiden paikallisyhteisöille. Pinkin (2008) mukaan aistienvaarainen tieto, kuten maku- ja hajukokemukset, on yksinkertaisuudessaan erottamaton paikallisen kestävä kehityksen mallista, johon hidas ruoka (*slow food*) ja hitaat kaupungit (*cittáslow*) perustuvat. ”istikoulutuksen” (sensory education) kautta ihmiset saavuttavat monipuolisten ruumiillisten kokemusten mukana arvostuksen paikallisia tuotteita (toisin kuin massatuotantona valmistettuja homogenoituja supermarkettuotteita) kohtaan. Tämä arvostus

tukee paikallisten tuottajien ja kuluttajien läheisempää suhdetta, mikä puolestaan vahvistaa paikallista taloudellista ja sosiaalista kestävyttä. (Pink, 2008, s. 98.) Seuraava aineisto-ote ilmentää ajatusta kotimaan matkailun kontekstissa:

”Kyläyhdistyksen puuhanaisten kojulle muodostuu jo vähän jonoa. Houkutteleva lähiletun tuoksu leijailee kuumien pannujen ääreltä.” (T3, toimittaja)

Hidas matkailu voi edistää positiivisia sosiaalisia, kulttuurisia ja aluetaloudellisia vaikutuksia Suomessa, kun matkailijoiden arvostus matkailun lähitarjontaan, kuten houkuttelevien ”lähiletujen tuoksuihin”, herää. Matkailun kokonaistärkeyden tietoisuus ja sen esiintuominen on vastuullisen matkailun suunnittelun ja kehittämisen kannalta olennaista. Etenkin syrjäisille ja harvaan asutuille seuduille matkailijat voivat olla elintärkeitä. Eräaseen mediatekstiin on haastateltu useita eri toimijoita suurkaupunkien ulkopuolelta ”maaseudulta ja pikkukylistä”, jotka kertovat *kiertomatkailitrendin* tuovan muun muassa ”euroja syrjäkylille” ja alueiden useille eri yrittäjille. Haastateltu Puotikauppiaas-yrittäjä mutkaisen Hämeen Härkätien varrelta kertoo:

”[Moottoripyörämatkailijat] ovat aina pysähtyneet tässä kahville päivän mittaan. Ovat kyselleet, miksei tämä ole iltaisin auki. He tykkäävät pienistä paikoista, vähän eksoottisista, ja haluavat nähdä ja kokea uutta.” (T3, kauppias)

Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot (2017) kertoo mediatekstiin haastatellun kauppiaan tavoin kuvaillen, ”miksi hidas turisti on paras turisti”: ”Paras turisti vitkastelee Suomenniemellä hyvän tovin. Hän kuhnailee Mikkelissä päivän pari ja kuluttaa sitten viikon kulkiessaan pikkukylien kautta Kuopioon. Hidas matkailija kylvää rahaa ympärilleen reippaasti enemmän kuin pikavisiitillä Helsingissä tai napapiirillä pistäytyvä tehoturisti. Hidas matkailija pysähtyy pikkukylissä ja toritapahtumissa, käyttää palveluita, maistelee paikallisia erikoisuuksia.” (*Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot*, 2017.) Matkailijan ja matkailun moninaiset sosiokulttuuriset, ekologiset, aluetaloudelliset ja henkilökohtaiset intressit ja vaikutukset voivat kohdata oikeassa suhteessa, kun ne tunnetaan.

7.2 Ilmastohuoli ja yhteisöllisyys saavat hidastamaan

Kestävää matkailua määritellään usein matkailun vaikutusten kautta, ja niitä käytetään varsin yleisesti myös kestävyuden mittarina. Matkailun vaikutuksilla onkin merkittävä rooli kestävän matkailun ajattelun kehittymisessä, kun hallitsemattomasti kasvaneen massamatkailun seuraukset tulevat näkyviksi ja alkavat herättää huolta. Muita taustavaikuttajia ovat yleinen ympäristötietoisuuden kehittyminen ja yksilöllisyyden lisääntyminen länsimaisessa kulutuskäyttäytymisessä. (Tervo-Kankare, 2017.)

”Huoli sään ääri-ilmiöistä ja kasvihuonekaasupäästöistä on saanut monet miettimään muun muassa lentomatkastamisen tarpeellisuutta.” (T11, toimittaja)

Ilmastohuoli nousi aineistostani merkittävänä osana hitaan matkailun sosiaalista rakentumista, sillä sana ”ilmasto” mainittiin lähes jokaisessa mediatekstissä ainakin kerran. Etenkin matkailijoiden kokema ekologinen vastuullisuus oli esillä media-aineistossa vahvasti ja motivoi matkailijoita välttelemään lentämistä sekä korvaamaan lentomatkailun muilla matkustusmuodoilla. Sosiaalinen ja poliittinen vastuullisuus näkyivät sen yhteydessä epäsuorasti, mutta tärkeinä teemoina, joita rakensi analyysivaiheessa muun muassa analyysiyksikkö *keskustelu*:

”Keskustelu matkailun aiheuttamista ilmastohaitoista on kuumentunut syksyllä (2018) julkaistun ilmastoraportin jälkeen. Maita pitkin matkustavien määrä kasvaa (Haastatellun matkailijan) iloksi lentomatkailun korvaamisesta muilla matkustusmuodoilla ovat kiinnostuneet nykyään monet suomalaiset. (T19, toimittaja)

”Syksyllä julkaistu ilmastoraportti on varmasti kuumentanut keskustelua. Meillä on enemmän ihmisiä kuin ennen, jotka välttelevät lentämistä. Kyse on varsin pienestä ihmisryhmästä, mutta kaikki uudet trendit lähtevät pienistä ihmisryhmistä.” (T14, koulutusinstituutin johtaja)

Kuten olen aiemmin tutkielmassani todennut, on nähtävissä viitteitä siitä, että lisääntynyt tietoisuus matkailun ympäristövaikutuksista on aikaansaa muutoksia matkailijoiden arvoissa ja intresseissä. Tätä ilmentävät myös edellisten aineisto-otteiden ilmaukset ”Meillä on enemmän ihmisiä kuin ennen, jotka välttelevät lentämistä” ja ”lentomatkailun korvaamisesta muilla matkustusmuodoilla ovat kiinnostuneet nykyään monet suomalaiset.” Etenkin ilmastonmuutos vaikuttaa matkailukysynnän malleihin (ks. Scott, ym. 2016). Kasvava ympäristötietoisuus ja erityisesti tieto lentämisen ilmastovaikutuksista ovat saaneet matkailijoita muuttamaan tai ainakin miettimään matkustuskäyttäytymistään uudelleen. Syksyllä 2018 IPCC:n ilmastopaneelin julkaisema ilmastoraportti kuumensi keskustelua. Matkailijat pohtivat omaa vastuutaan ja kyseenalaistavat lentämisen sosiaalisen hyväksyttävyyden. Lentämisen normatiivista asemaa on kes-

kustelun myötä horjutettu tuntuvasti (Räikkönen ym., 2018, s. 27–28). Median rooli keskustelun mahdollistajana ja vaikuttajana on isossa osassa kasvavaa vastuullisuutta, liittyen etenkin lentämisen negatiivisten ympäristövaikutusten tunnistamiseen ja haluun välttää niitä. Jälkimmäisessä aineisto-otteessa haastateltu matkailualan koulutusinstituutin johtaja toteaa, että ”kyseessä on tällä hetkellä Suomessa vielä määrällisesti suhteellisen pieni joukko ihmisiä”. On mahdollista, että lentomatkan välttäminen ja siihen liittyvä keskustelu jäävät vain pienen kuluttajaryhmän osoittamaksi kritiikiksi. Toisaalta se voi vaikuttaa lentomatkailuun pidemmälläkin aikavälillä. (Räikkönen ym., 2018, s. 39.)

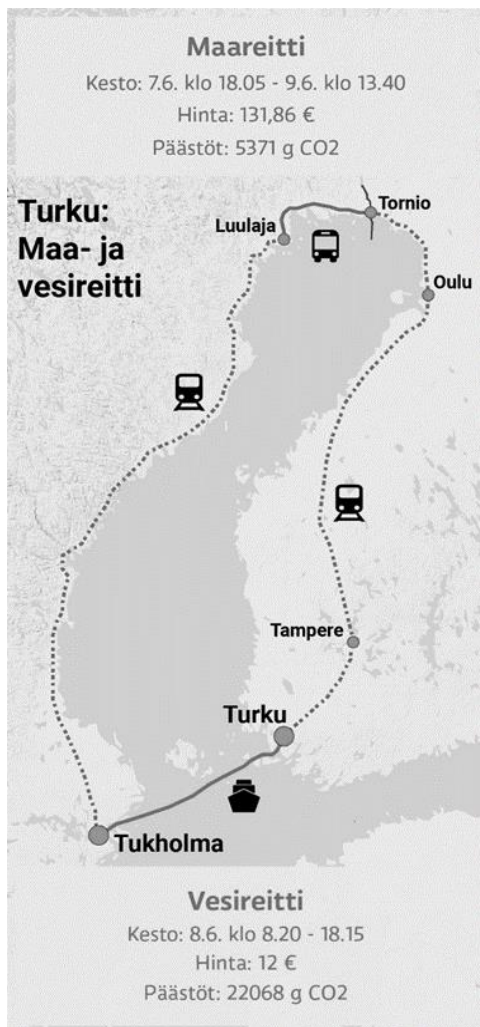
Media kuvaa yhä useammin matkailun ja etenkin matkustamisen negatiivisia ympäristövaikutuksia, kuten esimerkiksi seuraavat aineisto-otteet ilmentävät:

”Yhden Thaimaan-matkan lentojen hiilidioksidipäästöt ovat Finnairin laskurin mukaan noin 0,8 tonnia. Määrä vastaa yli puolta keskivertosuomalaisen vuosittaisesta henkilöautoilusta.”
(T14, asiantuntija)

”Konkretiaa antaa vaikkapa vertaus autoiluun. Keskimääräisellä suomalaisella henkilöautolla perhe voi ajaa 160 000 kilometriä, ennen kuin se on tuottanut saman kasvihuonekaasumäärän, kuin Thaimaan-lentoreissu.” (T19, toimittaja)

Media edistää vastuullista näkökulmaa matkailuun lisäämällä tietoisuutta matkailijoiden toiminnan vaikutuksista ympäristöön, kuten eri kulkumuotojen saastuttavuudesta. Vertaukset kaukomatkojen tuottamiin hiilidioksidipäästöihin ja ”keskivertosuomalaisen vuosittaiseen henkilöautoiluun” liittävät suomalaisen hiilijalanjäljen konkreettisesti matkailun koviin vaikutuksiin. Hidas matkailu merkitsee monille lentämisen vähentämistä matkailutottumuksista mahdollisuuksien mukaan. Hiilijalanjälki motivoi joitain matkailijoita matkustamaan hitaammin (Gössling, ym., 2019; Scott, ym. 2016; Dickinson & Lumsdon, 2010). Matkailijoiden tietoisuus siitä, kuinka matkailu kuluttaa ympäristöä, saa heidät todennäköisemmin arvostamaan sitä matkaillessaan sekä ajattelemaan miten sitä voitaisiin säästää (Leslie, 2013. s. 57). Kysymys ei ole pelkästään juna vastaan lentokone, vaan esimerkiksi matkustamisen päästöjä eri kulkutapojen ja matkustusmuotojen välillä vertaillaan keskenään. Eroa eri liikkumismuotojen hiilidioksidipäästölaskelmien välillä esitellään medioissa yhä useammin myös kuvien avulla, kuten aineistossanikin. Halusin sisällyttää aineistostani yhden kuvan (T4) havainnollistaakseni median viestiä. Kyseisessä kuvassa reittejä Turusta Tukholmaan verrataan keskenään. Mediateksti, joka esittelee useampia alla olevan kaltaisia kuvia, kertoo:

”Matkojen päästöihin on laskettu ainoastaan laiva- ja bussiliikenteen päästöt, sillä junat kulkevat Suomessa ja Ruotsissa uusiutuvalla sähköllä, joka on laskettu päästöttömäksi. Jokaisessa grafiikassa on käytetty samaa laskentatapaa. Turusta Tukholmaan kestää maateitse lähes kaksi vuorokautta.” (T4, toimittaja)



Kuva ilmentää eroa: vesireitti on moninkertaisesti nopeampi, halvempi ja aiheuttaa moninkertaiset hiilidioksidipäästöt. Toinen vaihtoehto on matkustaa ensin junalla Pohjois-Suomeen, sitten bussilla rajan yli ja vaihtaa seuraavaan junayhteyteen Ruotsin puolella. Mediatekstissä esitellyn laskelman mukaan ”[matka] Turusta Tukholmaan kestää maateitse lähes kaksi vuorokautta.” Laivaan verrattuna, matka on kallis ja hidas. Päästöt sen sijaan ovat vain murto-osan verrattuna vesireittiä kulkevan aiheuttamiin päästöihin. Mediatekstissä haastateltu matkailija tunnistaa valinnan vaikeuden:

”Turusta ei tavallaan ole mitään järkeä kiertää pohjoisen kautta Ruotsiin. Asiaan voi kuitenkin suhtautua niin, että etenkin Suomessa ja Ruotsissa junat ovat tosi hyviä ja nopeita, niin miksi ei uhraisi hieman enemmän aikaa ja rahaa matkustamiseen. Heittäytyy matkan viettäväksi, eikä tee kaikkea niin tehokkaasti ja totutusti.” (Matkailija T4)

Kuva 1: Maa- ja vesireitti Turusta Tukholmaan (T4)

Vaikka ”Turusta ei tavallaan ole mitään järkeä kiertää pohjoisen kautta Ruotsiin”, haasteltu matkailija kehottaa miettimään, tarvitseeko kaikkea tehdä niin ”tehokkaasti ja totutusti”. Hidas matkailu rakentuu näin yksilön matkustamisen päästöjen välttämistä laajemmin sosiaalisesti ja kielellisesti hitaaseen matkailuun liittyvien diskurssien avulla, jotka tarjoavat vaihtoehdon matkailun normeille. Ne pyrkivät luomaan uusia yhteisiä matkailukysynnän malleja, kuten maata pitkin matkailu. Maata pitkin matkailu kasvattaa suosiotaan sosiaalisessa mediassa useammatkin syystä: kyseessä ei ole pelkästään kulutusvalinta lentämisen ja ei-lentämisen välillä, vaan matkailijoiden välinen tiedon ja jaettujen merkitysten rakentama ilmiö, tai jopa niin kutsuttu ”matkailun alakulttuuri”. Eräässä mediatekstissä toimittaja on haastatellut yhtä Suomen maata pitkin matkailun tunnetuimmista puolestapuhujista, *Maata pitkin matkustavat*-Facebook ryhmän perustajaa:

”Ympäristöasioista kiinnostunut mies hylkäsi lentomatkat jo 27 vuotta sitten. (Maata pitkin matkustavat -Facebook-ryhmän ylläpitäjä) on tullut lopputulokseen, ettei hänellä ole koskaan niin kiire, etteikö matkaa voisi taittaa esimerkiksi junalla.” (T19, toimittaja)

Mediatekstin haastattelussa ryhmän perustaja kertoo, ”ettei hänellä ole koskaan niin kiire, etteikö matkaa voisi taittaa esimerkiksi junalla” ja että lentämisen lopettamiseen vaikuttivat ”tietysti myös ympäristöasiat, sillä lentomatkojen haitat tiedetään”. Mediatekstin mukaan, nyt [hänen] perustamassaan ryhmässä, ”kuten muualla[kin] netissä, ihmisille jaetaan ideoita vaihtoehtoisista matkustustavoista”.

Monet tuntevat Ed Gillespien tarinan. Hän kertoi tuntevansa syyllisyyttä matkojensa aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä ja toteutti siksi maailmanympärysmatkan ilman lentoja. Matkaa dokumentoivassa blogissa Gillespie kertoi ”hitaan ja vähäpäästöisen matkustuksen ilosta” ja selitti ympäristöä vähän kuormittavassa matkustamisessa olevan muitakin etuja. Lentämättä matkustaminen on houkuttelevampi vaihtoehto, ei pelkästään ympäristön kannalta. Maata pitkin matkustaessa matkustaa maisemassa, ei pelkästään sen yli ja näkee oikeasti siirtymän: vaihtuvat maisemat, kulttuurit, kielet ja ihmiset. (www.lowcarbontraveler.com, 2008, Germann Molz, 2009, s. 278 mukaan.) Samaan tapaan Suomessa hitaasti matkustavien yhteisöt keräävät yhteen tietoa vaihtoehtoisista tavoista matkustaa ja puhuvat ympäristöystävällisen matkailun ilosta. Maata pitkin matkailu on kasvanut merkittäväksi ilmiöksi ja herättänyt median huomion, kuten useat aineisto-otteet ilmaisevat:

”Maata pitkin matkustaminen kiinnostaa nyt kovasti. Moni on huolestunut lentämisen ilmastovaikutuksista, ja myös hitaasti matkustamisella on oma viehätysensä. Näkeehän jo matkana varrella paljon uutta samalla kun irrottautuu arjesta.” (T18, toimittaja)

”Lentämisen välttäminen ilmastosyistä on kasvanut niin laajaksi ilmiöksi, että asiasta kiinnostuneet järjestävät vaihtoehtoiset matkamessut Helsingissä ensi viikonloppuna. Maata pitkin -varjomatkamessujen ajatuksena on antaa vinkkejä ilmastoystävällisemmistä tavoista matkustaa.” (T5, toimittaja)

Media-aineiston representaatioissa hitaamman matkailun käytänteet rakentuvat etenkin maata pitkin matkailijoiden ja sen puolestapuhujien toimesta. Hitaasti matkustaminen on heidän kuvauksissaan paitsi ilmastoystävällisempää, siinä on myös oma ”viehätysensä”, sillä esimerkiksi ”junalla kulkeva näkee paljon jo ennen varsinaiseen kohteeseen saapumista”. Mediatekstiin (T5) haastatellut matkailijat kertovat, kuinka matkailijat ovat yhdistäneet voimansa myös hyvin konkreettisesti, järjestääkseen perinteisten *Matkamessujen* rinnalle *Maata pitkin -varjomatkamessut*. Vaihtoehtoisten messujen tarkoitus on ”antaa vinkkejä ilmastoystävällisemmistä

tavoista matkustaa”. Radiohaastattelussa tapahtumaa järjestämässä olevat matkailijat kertovat tämän tarkoittavan ”erityisesti juna-, bussi-, ja polkupyörämatkailun lisäämistä”. Haastatellut matkailijat ovat myös huomanneet, että ”ilmastohuolen lisääntyminen näkyy lentämistä välttelevien Facebook-ryhmässä”, joka kasvaa kovaa vauhtia. Matkailun lisäksi, monia matkailijoita yhdistää ”huoli ilmaston lämpenemisestä ja lentomatkailun lisääntymisestä”. Matkailijoiden omaa aktiivista roolia uusien hitaampien ja vastuullisempien matkailukäytänteiden omaksumisessa ja rakentamisessa korostavia ilmaisuja löytyi aineistosta useita, esimerkiksi seuraavat:

”Minulla on paljon sukulaisia ympäri Eurooppaa ja koen, että on tärkeää käydä tapaamassa heitä. En ole pitänyt matkustamisesta taukoa tai jäänyt odottelemaan uusia teknologioita, olen pyrkinyt valitsemaan nykymahdollisuuksilla fiksuimman tavan matkustaa.”
(T4, matkailija)

”Ei kannata odottaa, että joku muu järjestää ekologisia matkoja ja mahdollisuuksia. Kannattaa ajatella, mitä itse voi tehdä, ilman että syyllistää ketään.” (T5, matkailija)

”Lentämättä voi matkata vaikka maailman ympäri, jos vain on valmis näkemään vaivaa. Mutta jos omat suunnittelutaidot epäilyttävät ja haaveissa on Euroopan-matka, voi turvautua juuri avattuun palveluun. Maatapitkin.net -sivusto auttaa reitin suunnittelussa ja sopivien julkisten liikennevälineiden hakemisessa.” (T18, toimittaja)

Matkailijoiden ilmaukset ”odottamiseen” liittyen, viittaavat siihen, että he uskovat matkailun tarjonnan mukautuvan tulevaisuudessa ekologisemman matkailun kysyntään. Matkailijat kertovat usein, että tällä hetkellä maata pitkin matkailu ole yhtä helppoa kuin lentäminen, mihin viittaa myös toimittajan ilmaus: ”jos vain on valmis näkemään vaivaa”. Mediatekstin (T18) mukaan matkailijoita epäilyttää usein omat matkansuunnittelutaidot, sillä monesti matkailija tarvitsee useampia liikennevälineitä matkustaakseen ulkomaille lentämättä. Vaihtoehtoisia matkailukäytänteitä tukemaan matkailijat ovat perustaneet maatapitkin.net-sivuston, joka auttaa suunnittelemaan reittejä ulkomaille. Mediateksti (T18) kertoo, että ”Suomesta Eurooppaan lähtiessä [sivustolla] on tarjolla kolme pääreittiä: Tukholman, Tallinnan ja Pietarin kautta”, tai vaihtoehtoisesti matkaten ”ensin laivalla Saksaan.” Sivuston [maatapitkin.net] mukaan jälkimmäinen vaihtoehto kuormittaa ympäristöä muita enemmän. Mediateksti kertoo sivuston tarjoavan vinkkejä junalippujen ostoon ja siihen, kuinka ne saa edullisimmin. Esimerkiksi ”Wieniin matkaavalle sivusto suosittaa joko yhteyttä Ruotsin ja Saksan kautta tai Baltian ja Puolan halki. Jälkimmäinen vaihtoehtoista on nopeampi, ja hintaakin tulee parhaimmillaan alle sata euroa. Aikaa kuluu noin kaksi vuorokautta.” Mediateksti uutisoi sivuston julkistuksesta ja kertoo, että tällä hetkellä valmiita reittejä tarjotaan jo kymmeneen Euroopan maahan, mutta kohdemaita on tarkoitus lisätä ja palvelua laajentaa myös Euroopan ulkopuolelle.

Yhteinen ilmastohuoli saa hidastamaan ja löytämään vaihtoehtoisia tapoja matkailla. Vaikka mediatekstien esittämät päästölaskelmat ovat viitteellisiä, on totta, että maata pitkin matkaileva voi keventää matkailun ilmastokuormaa käyttämällä lentämisen sijaan huomattavasti vähäpäästöisempiä kulkumuotoja, kuten junia ja busseja (Dickinson, ym. 2011; Cohen, ym. 2011; Dickinson & Lumsdon, 2010; Peeters, ym. 2007). Ympäristöystävällisen kulkumuodon valinnan lisäksi vaikuttaa kuljettujen kilometrien määrä luonnollisesti ympäristövaikutusten suuruuteen, minkä vuoksi matkailun tehokkuudesta irrottautuminen on tärkeää. Caffyn (2012) summaa: hitaan matkailun ympäristövaikutukset ovat hyvin todennäköisesti kokonaisuudessaan vähäisemmät. ”Hitaat matkailijat” matkustavat mieluiten vähemmän kilometreissä, sekä määränpäähensä että sinne päästyään, ja käyttävät kestävämpiä matkustusmuotoja.

Ilmiön osalta on kiinnostavaa, kuinka matkailijoiden välillä ja aloitteesta muotoutunut ja osin vakiintunut ilmiö saavuttaa nyt medianäkyvyyden myötä myös yhteiskunnallista merkittävyyttä. Ottaen huomioon kasvavan kansainvälisen paineen pienentää hiilijalanjälkeä, hitaan matkailun vähäpäästöisyys on todennäköisesti merkittävä tekijä hitaan matkustamisen lisääntymiselle, sekä matkailijalle ilmastomuutoksen ehkäisemiseksi, että matkailutoimialan sopeutumisstrategiaksi välttämään korkeampia kustannuksia ilmastomuutosta hillitsevien poliittisten linjausten takia. (Dickinson ym. 2011.) Kestävässä matkailukehityksessä hidas matkailu, tämä ”vaihtoehtoinen matkailun muoto”, voidaan nähdä laajemmin ilmastomuutoksen lieventäjänä sekä osana sen aiheuttamaa pysyvämpää kulttuurista muutosta matkailussa (Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 36).

7.3 Hidas matkailu matkailun uutena paradigmana

Media-aineistoni tulkinnassa hidas matkailu ilmentää tutkimuskirjallisuuden kuvailemaa matkailun paradigman muutosta (paradigm shift). Tässä matkailun murroksella voidaan puhua Suomen median esittämästä *matkailun vastuullisuuden murroksesta*. Ekologinen vastuullisuus aineistossani vahvimmin edustettuna teemana tähän liittyen. Kokonaisuuden muodostaa kuitenkin kestävän matkailun diskurssi, jossa matkailun moninaiset vaikutukset tunnistetaan holistisesti. Media-aineiston representaatioissa hidas matkailu muodostuu vallitsevan matkailun vastakertomukseksi, jonka avulla voidaan edistää kestävän matkailun käytänteitä yhdessä.

”Jos maito on kaatunut pöydälle, kannattaako sitä edes yrittää saada takaisin lasiin? Eikö kannattaisi pyyhkiä pöytä, kattaa sille kokonaan uudet astiat ja kutsua aiempaa isompi porukka aterialle?” (T13, professori)

Mediatekstissä haastateltu professori ”kutsuisi pöydän ääreen matkailun pienyrittäjiä, isojen matkailuyritysten edustajia, kaupunkien ja kuntien virkamiehiä, tutkijoita, ekologeja sekä hyvinvointi- ja kulttuurialojen ammattilaisia, jotka yhdessä keksivät matkailun uudelleen ja jälleenrakentaisivat sen kestävästi”.

Hitaasta matkailusta kiinnostavan ilmiön media-aineistoni tulkinnassa tekee se, ettei sille tarjota yhtä määritelmää ja ajeta nurkkaan erilliseksi ”vastuulliseksi matkailun muodoksi”, kuten ”ekomatkailu” (mm. Leslie, 2012; Conway & Timms, 2010), vaan sen sijaan hidas matkailu esiintyy tässä mediarepresentaatioissa kokonaisuutena matkailuun liitettäviä puhetapoja, jotka ilmentävät ja edistävät monin tavoin vastuullisempien matkailun tarkoituksien ja normien sosiaalista rakentumista. Tämäntyyppisen matkailun ei ole tarkoitus perustua sille, että se kategorisoidaan tietynlaisiksi kulutusvalinnoiksi, vaan nähdä nimenomaan luonnollisina näkemyksinä matkailusta ja siitä, millaista sen pitäisi olla: yhteisinä arvoina ja normeina (ks. Goodwin, 2011).

Jost Krippendorf, aikaansa edellä ollut matkailututkija, joka tunnetaan yhtenä vastuullisen matkailun esi-isistä, puhui hitaan matkailun tulosta jo paljon ennen sen nimeämistä (Moira, ym. 2017; Fullagar, ym. 2012; Lumsdon & McGrath, 2011, s. 265–266; Dickinson & Lumsdon, 2010, s. 13). Teoksessaan *The Holiday Makers* (1984, 1987), Krippendorf ennakoi vastuullisen matkailun paradigman tulon ja ennusti tulevaisuuden matkailijoista tulevan ”aktiivisia ja valaistuneita”. Krippendorf (1984, 1987) puhui matkailun muutoksesta, joka alkaisi ”kapinallisista” matkailijoista ja paikallisista, joita koodit ja säännöt eivät saa rajoittaa, vaan vapauden kokeminen on heille olennaista. Pitkällä tähtäimellä vastuullinen matkailu ei voi perustua vain säätelyyn tai syyllistämiseen, vaan positiiviseen kokemukseen ja matkailijoiden vastuuntunnon heräämiseen. (Goodwin, 2011, s. 26–27 mukaan.)

”He matkustavat junalla pohjoisen kautta maailmalle, vaikka se on kallista ja hidasta – saastuttaa huomattavasti vähemmän kuin laivailu, mutta onko siinä järkeä?” (T4, toimittaja)

”Kyllä tämä tulee paljon kalliimmaksi kuin lentäminen. Mitäpä jos lentomatka Thaimaahan maksaisi vaikka 1 800 euroa? Olisiko se kohtuullista? Ei monen mielestä. Minun mielestäni olisi, koska pitäähän sinun maksaa siitä, mitä aiheutat.” (T12, matkailija)

Kuten Krippendorfin kuvaamat ”kapinalliset”, hidas matkailija näyttäytyy vielä toisinajattelijana, joka toimii osin matkailun rakenteiden ulkopuolella. Eräseen mediatekstiin haastateltu tutkija (T2) puhuu etenkin ilmastotietoisten matkailijoiden aktiivisuuden puolesta korostaen,

että ”tärkeintä on ajatus yhdessä toimimisesta”: ”Jos yksilö jättää pois lentomatkat, ryhtyy vegaaniksi, lopettaa yksityisautoilun ja muuttaa mahdollisimman pieneen asuntoon, 30 vuoden päästä ei ole yhtään vähemmän tulvia, jos tarpeeksi moni muu ei tee samoja ratkaisuja”. Linjassa haastatellun tutkijan esittämän näkemyksen kanssa, useat lentomatkailuun liittyvät tutkimukset ovat osoittaneet, että moraaliset kysymykset ympäristön tilaan liittyen vaikuta lentomatkailua vähentävästi – mutta tämä voi muuttua, kun sosiaaliset normit muuttuvat (ks. Gössling, ym. 2019). Mediatekstiin haastateltu tutkija huomauttaa, että ”on jo havaittu, että pienestä liikkeelle lähtenyt ihminen voi vaikuttaa paljon. Sen on esimerkiksi ruotsalainen Greta Thunberg todistanut”.

Samoin Krippendorf (1987) kehotti tulevaisuuden matkailijoita murtamaan viestinnän esteet. Jo kauan ennen matkailuilmion nimeämistä, Krippendorf (1987, s. 131) kuvasi hidasta matkailua yksityiskohtaisesti ja neuvoi: ”Heittäkää pois kello. Päästäkää eroon ajan paineesta, aikarajoista ja aikatauluista...Oppikaa tarkkailemaan älkää vain katsomaan kaikkea kovasta vauhdista...murtakaa viestinnän esteet ... käyttäkää vapaa-aika ja matkat tavataksenne muita ihmisiä, tutkiaksenne ja oppiaksenne.” (Moir, ym. 2017, s. 3 mukaan.) Matkailijat haluavat lähtökohtaisesti nauttia matkailusta, joten ”uudet matkailijat” toivovat kehityksen tulevan vastaan:

”Kun joudutaan miettimään ilmastonmuutosta ja raideliikenteen kehittämistä, se pitäisi tehdä mukavammaksi ja houkuttelevammaksi, että ihmiset valitsisivat sen. Jos lähtee lomamatkalle, niin ei halua ajatella vain ekologisuutta vaan myös sitä, että nauttii matkasta, hän jatkaa.”
(T4, matkailija)

Matkailijan ilmaisu ”se pitäisi tehdä mukavammaksi ja houkuttelevammaksi, että ihmiset valitsisivat sen” viittaa siihen, kuinka kestävän matkailun tavoitteiden ja käytänteiden välisen kuitun umpeuttamiseksi matkailuun tarvitaan uusi *yhteinen* kertomus, jota edistetään yhteiskunnallisesti (ks. García-Rosell, 2013; Goodwin, 2011; Sharpley, 2009). Conway ja Timms (2010) huomauttavat, että aiempien uutta matkailua edustavien vaihtoehtoisten matkailunmuotojen, kuten ekomatkailun, luontomatkailun, maaseutumatkailun ja kulttuurimatkailun, identiteetit on jossain kohtaa otettu käyttöön massaturismin pyrkimyksissä ja niiden käytäntöjä on sovellettu kielteisillä sosiaalitaloudellisilla ja kulttuurisilla seurauksilla. Tästäkin syystä uusi matkailu on uudistettava, käsitettävä holistisesti ja palautettava sen lähtöolettamuksiin massaturismin vastakohtana. Conway ja Timms (2010) eivät ehdota vaihtoehtoisten matkailunmuotojen korvaamista, vaan että hidas matkailu käsitettäisiin enemmän viestinnän keinoina, joka auttaa filosofisesti tunnistamaan ydinongelmat massaturismin taustalla, eli kestäättömän kasvun tavoittelun ja kehityksen aksioomat, ja välttämään niitä. (Conway & Timms, 2010, s. 331.)

”Matkailun kasvu ei saa olla itseisarvo. Liikamatkailuun ja ekologiseen kriisiin reagoiminen ovat ykkösasioita.” (T9, professori)

Erääseen mediatekstiin (T9) haastatellun professorin esiin nostamasta toimialanäkökulmasta matkailua täytyy ymmärtää ja kehittää laajemmassa kestävyys kontekstissa. Tämä vaatii tarkoituksellisuuden ja olemuksemme kyseenalaistamista tietoisina ja vastuullisina toimijoina. Siinä missä matkailua ja sen osia voidaan hyväksikäyttää välineenä itsekkäiden tavoitteiden saavuttamiseen, sillä voi olla ainutlaatuinen asema kouluttautumisen, kulttuurien välisen vuorovaikutuksen, ekologisen arvostuksen ja hengellisen kehityksen mahdollistajana. (Higgins-Desbiolles, 2010, s. 159.) Valtakunnallisilla instituutioilla ja järjestöillä on ratkaiseva rooli kulutuskulttuuristen ideologioiden muuttamisessa viestinnän avulla. Kuten Hall (2009) ehdottaa, hidas matkailu rakentuu osana kestävästä kulutuksesta yhteiskunnallista viitekehystä, johon kuuluvat kuluttajan lisäksi koko toimiala sekä poliittiset päätöksentekijät ja matkailun instituutiot.

”Matkustaminen ei ehkä vähene, mutta toivottavasti paranee niin, että matkojen ympäristövaikutuksia pohditaan enemmän eikä vain haluta matkustaa jonnekin mahdollisimman halvalla. Tavallinen turisti tarvitsee lisää tietoa. Ei hän välttämättä tiedosta, millaiset vaikutukset on viikon Venetsian-lomalla, sillä ne seuraukset on helppo unohtaa kotimaassa.”
(matkabloggaaja, T13)

Ilmaus ”matkustaminen ei ehkä vähene, mutta toivottavasti paranee” ilmentää toivoa. Vastuullisesta matkailusta kirjoitettavat positiiviset, siihen kannustavat kertomukset voivat toivon mukaan johtaa kestävämpiin matkailukäytänteisiin tulevaisuudessa. Normien kyseenalaistaminen on uuden tarinan alku. Haastatellun matkabloggaajan mukaan ”tavallinen turisti tarvitsee [nyt] lisää tietoa.”

Planeettamme ”loppumattomiin” resursseihin nojaava talouskasvuparadigma on ollut vuosikatojen ajan menestyksen kultakaivos, mutta planeettamme ei voi selviytyä tällaisesta kasvusta enää ja pysyä muuttumattomana (Ateljevic, ym., 2016, s. 20). Ilmastonmuutoksen ja koronapandemian kriisit mediassa ovat paljastaneet kasvuhakuisen talousajattelun heikkoudet matkailussakin. Keskustelu matkailun kehittämisestä aidosti vastuullisemmaksi pääsee kehittymään ja avautumaan (ks. Joutsenvirta, ym. 2016). Koska ”massaturismi” johtuu luonnon ja kulttuurivarojen liiallisesta kulutuksesta, sitä on kiireellisesti harkittava uudelleen. Siirtymä egokeskeisestä ekokeskeiseen matkailukäyttäytymiseen edellyttää uudenlaista matkailukokemusten suunnittelua, tarjotakseen innovatiivisia ja hyödyllisiä kokemuksia vastaamaan sekä matkailijoiden että paikallisyhteisöjen tarpeisiin. Kokemukset, jotka tukevat tietoisten matkailijoiden tahtoa edistää sosiaalista ja ekologista hyötymistä, edistävät samalla kohteiden hyvinvointia. Tässä yhteydessä Ateljevic, ym. (2016) näkevät tiedostavan ja muuttuvan matkailun

kasvavan tarpeen trendinä, jossa vastuullinen matkailu voi tarjota keinoja muuttaa elämäntapoja sekä lisätä kohteisiin kohdistuvia myönteisiä ja välittäviä vaikutuksia.

Kansainvälinen akateeminen sekä matkailusektori-pohjainen tutkimus vahvistavat tämän suuntauksen yhä enemmän, vaikkakin kommunikoivat uutta matkailun ajattelutapaa eri termein. Jotkut kutsuvat sitä tulevaisuuden transmoderniksi matkailuksi, toiset transformatiiviseksi matkailuksi. Tunnettu destinaatiokonsultti ja muutosagentti Anna Pollock kutsuu sitä tietoiseksi matkustamiseksi. Ateljevic ym. (2016) itse käyttävät termiä "muuttuva matkailija", mutta toteavat, että käytetystä terminologiasta riippumatta, kaikki tutkimukset osoittavat samaan suuntaan, vastuulliseen matkailuun, jota paradigma on laajasti edistänyt. (Ateljevic, ym., 2016, s. 20.)

8. MATKAILUN UUSI MERKITYKSELLISYYS

Kolmas aineiston pääteemoista muodostuu matkailun merkityksellisyyden kuvauksista, jotka käsittelevät pääasiassa hitaan matkailun kokemuksellista (experience) ulottuvuutta. Kuvaukset kietoutuvat tiiviisti matkailun murrokseen sekä hitauden transformatiiviseen, matkailun ”muuttuvaan” tai ”muuttavaan” luonteeseen. Luku käsittelee matkailun ja hitauden tulkintoja elämysyhteiskunnan ja ilmastohuolen aikakaudella. Tarkastelen syvemmin mediassa rakentuvaa esitystä hitaan matkailun kokemusmaailmasta sekä sen roolista matkailun murroksen kontekstissa. Lukua rakentavat hitaasti matkailevien kokemukset sekä esitetyt näkökulmat matkailuun ja hitauteen liitetystä merkityksistä. Millaisia ovat hitaammat matkakokemukset? Muuttavatko hitaat matkakokemukset matkailijaa? Muuttavatko hitaat matkailijat matkailua?

8.1 Muuttaako hitaus matkailua?

”Ei vaadi mitään erityistä luopua jostain itselle merkityksettömästä. Mutta jos jotain rakastaa, on pakko yrittää löytää keinot eteenpäin.” (T17, toimittaja)

Matkailu on merkittävä osa nykyaikaamme – siihen liittyy paljon merkityksiä, kuten toimittajan ilmaus viittaa. Edellisen aineisto-otteen tavoin, ajatus matkailusta luopumisesta on kuitenkin ollut ilmassa, sillä kestävä matkailu on nähty tavoitteena, jota meidän on mahdotonta saavuttaa. Toimittajan (T17) mukaan on siksi olennaista pysähtyä matkailun eksistentiaalisten kysymysten äärelle, kuten ”mikä matkailussa on tärkeää? Hän muotoilee: ”Kysyminen on välttämätöntä erityisesti meille, jotka ikävöivät San Franciscon öitä ja piazzojen päiviä. Vieraita valoja, hajuja ja ääniä, uusia kulttuureja, ihmisiä ja kieliä”.

”(Haastateltu tutkija) muistuttaa, että mannerten välisten lentojen vähentäminen nykyisestä elämäntavastamme voi tuoda mukanaan jotakin sellaista arvokasta tai mielekästä, mitä emme ole aiemmin huomanneet.” (T1, toimittaja)

Mediatekstissä (T1) haastatellun tutkijan ilmaus muistuttaa, että hidas matkailu ei ole vain nopeasta matkailusta luopumista, vaan se voi tuoda mukanaan jotakin ”arvokasta tai mielekästä, mitä emme ole aiemmin huomanneet”. Honorén (2007, s. 277) mukaan ”tunne siitä, että elämästämme puuttuu jotain, tukee maailmanlaajuista hitauden kaipuuta.” Vaikka lentomatkat ovat yhä vain pidempiä, hotellit yhä korkeampia ja elämysteollisuuden elämykset aina vain ”elämyksellisempiä”, ne eivät kykene tyydyttämään matkailijoiden kaipuuta kokea uutta. Voi

jopa olla, että ne vain ruokkivat jatkuvaa noidankehää, jossa tarvitaan yhä enemmän ja enemmän, jotta saavutetaan lisää kokemustasolla. Seuraavissa aineisto-otteissa matkailija ja toimittaja kuvaavat, mitä jää välistä ”lentäessämme mannerten välillä” – mitä arvokasta ja mielekästä nopeasta matkustustahdistista luopuminen voi tuoda mukanaan:

”Halvat lennot ovat opettaneet meidät katsomaan karttaa reittiverkostojen rihmastona. Niiden ulkopuolelle jää suurin osa maailmasta. Siellä odottavat ne turistivirtojen ulkopuoliset uudet löydöt, joita moni etsii.” (T17, toimittaja)

”Junalla matkustaessa tuntee hyvin konkreettisesti, miten valtavan suuri planeettamme Maan on. Ja ehtii nähdä kaiken kauneuden myös matkan varrella.” (T12, matkailija)

Aineisto-otteet ilmentävät etenkin hitaan matkailun yhteyttä ympäristöön. Jo matkalla perille pääsyn malttamattoman odottamisen sijaan matkailijat antavat asioiden tapahtua luonnollisemalla rytmillä. Kuvauksissa matkailijat antavat ympäristön rajoittaa: realisoida kuinka pitkiä välimatkat ”konkreettisesti” ovat – sekä mahdollistaa heidän havaita ”maailmaa” ja ”planeettaamme Maata”. (ks. Veijola, ym. 2018, Rantala ym., 2020) Matkailun hidastaminen on tässä ruumiillisen lisäksi henkistä hidastamista, joka antaa aikaa reflektoida matkan merkitystä. Ingoldin (1993, s. 40) mukaan kuvittelemalla maailman karttapallona, tai kuten toimittaja sen ilmaisee, ”reittiverkkojen rihmastona”, lakkaamme olemasta maailmassa ja olemme sen yläpuolella. (Germann Molz, 2009, s. 280) mukaan). Hitaan matkailun filosofia piilee sen vastoin maailmassa elämisen tunteessa eli siinä, että me ihmiset olemme syvällä maailmassa emmekä vain sen pinnalla. Kun hitaat matkailijat esimerkiksi kuvaavat, että tuntevansa olevansa osa matkaa eivätkä vain ohikulkijoita tai nähtävyyksien katsojia, he liittyvät hitaan liikkumisen tähän tunteeseen. (Germann Molz, 2009, s. 280.) Ajan ja paikkojen aito kokeminen ja läheisemmän suhteen vaaliminen ympäristöön sekä ihmisyyteen nousee esiin, kun matkailijat kertovat haluavansa, että matkailu on ”merkityksellistä”, kuten seuraava aineisto-ote ilmentää:

”Maata pitkin matkustaminen kuluttaa usein enemmän aikaa ja rahaa, mutta vastineeksi voi matkanteosta tulla vapaampaa ja merkityksellisempää, pohtivat kokeneet matkaajat.” (T9, toimittaja)

Mediatekstiin haastatellut maata pitkin ulkomaille matkustavat matkailijat kuvaavat, että toisaalta kuluttavansa ”usein enemmän aikaa ja rahaa”, mutta vastineeksi matkailusta tulevan ”vapaampaa” ja merkityksellisempää”. Tämä vaihdanta on matkailijoiden kuvauksissa edullinen. Matkailijat kertovat nauttivansa maata pitkin matkaamisesta eniten ”vapaudesta, maisemista ja mielenkiintoisista tuttavuuksista”. Kuvauksissa hitaus liittyy matkailun merkitysten uudelleenlöytämiseen, joka modernissa ajassa vaatii myös matkailun uudelleenarvottamista etenkin ajan

ja paikan suhteen (mm. Fullagar, ym, 2012), sillä totuttu käsitys on, että matkustaminen ”vie” aikaa. Samaa ilmentää seuraava aineisto-ote:

”Se vaatii ajattelutavan muutoksen. Pitää ajatella, että matkustaminen on osa lomaa. Maata pitkin siihen menee vähän enemmän aikaa, mutta se on rauhallisempaa ja mukavampaa. On enemmän mahdollisuuksia tavata ihmisiä ja tutustua paikkoihin”. (T5, matkailija)

Aineisto-otteessa (T5) *matkailija* kuvaa maata pitkin matkailuun ”menevän” vähän enemmän aikaa, mutta hitauden antavan hänelle ”enemmän mahdollisuuksia tavata ihmisiä ja tutustua paikkoihin”. Matkailu tuo lähemmäksi ympäristöä ja ihmisiä, kunhan siihen suo aikaa. Seuraava aineisto-ote ilmentää matkan syvempää kokemista:

”Pelkät ilmastoasiat eivät ole [haastatellun] kolmikon ainoa syy junalla matkustamiseen. Siihen liittyy myös romantiikkaa. Matkan taittumisen aistii paremmin.” (T4, toimittaja)

Matkailijat (T4) kertovat, että hitaaseen matkailuun ”liittyy myös romantiikkaa”, viitaten entisajan matkailun ja matkustamisen romantisointiin. Useissa matkailijoiden kertomuksissa, määränpää ei ole tärkein, vaan tunne matkalla olemisesta, kuten yksi haastatelluista matkailijoista ilmaisee: ”matkan taittumisen aistii paremmin”. Matkailijat kuvauksissaan tavoittelevat mielenmaisemaa ajalta, ennen lentämisen yleistymistä, kun kaikki matkailu oli lähtökohtaisesti hidasta. Toisessa mediatekstissä toimittajakin (T17) kuvailee: ”ihminen on matkustanut hitaasti paljon kauemmin kuin hän on matkustanut nopeasti. Lentoturismi käynnistyi kunnolla vasta 1950-luvulla – ja oli pitkään kallista. Sitä ennen matkoja tehtiin harvoin ja usein pitkiä oleskeluja varten (toki, myös vaivalloisesti)”. Hidas tahti tuntuu luonnollisemmalta, kuten ilmentävät esimerkiksi seuraavat aineisto-otteet:

”Hitaampi matkustustahti miellyttää (haastateltua matkailijaa) muutenkin. Maata pitkin mennessä ehtii asennoitua erilaiseen paikkaan siirtymiseen. Se on luonnollisempaa kuin nopeat siirtymiset.” (T9, toimittaja)

”Heiltä, jotka ovat jo vaihtaneet taivaalta raiteille, kuulee yleensä samaa: muutos ei kaduta. Lentokenttäsihlääminen on stressaavaa, päälle jetlag. Junassa rytmi rauhoittuu. Kyllä, aikaa kuluu, mutta ideana on, että koko matka on osa lomaa, ei vain perillä vietetty aika.” (T17, toimittaja)

Junassa matkustamiseen liitetään kokemuksia hyvinvoinnista, kuten edelliset matkailijat kuvailevat: ”hitaampi tahti miellyttää” ja ”junassa rytmi rauhoittuu”. Baboun ja Callot’in (2009) mukaan hidas matkailu viittaa juuri rytmien rauhoittamiseen ja sitä kautta itsemme uudelleen löytämiseen (luonnollisesti ja psykologisesti) – ei saavuteta vain matalaa hiilijalanjälkeä, vaan

myös kärsivällisyys, mielenrauha, syvempi kokemuksista nauttiminen (Moira, 2017, s. 4 mukaan). Etenkin junamatkoja kuvataan mediateksteissä usein avartaviksi matkakokemuksiksi, jotka pysäyttävät ajan. Junamatkustamiseen liitetään usein muuttuneita uskomuksia siitä, millainen matkustusmuoto sopii ulkomaanmatkailuun – ennakkokäsitykset puolsivat lentämistä. Matkailijat puhuvat avautuneesta ”ajatuslukosta” ja entisistä kielteisistä ennakkoasenteista junnalla ulkomaille matkustamista kohtaan. Ne ovat osoittautuneet vääriksi:

”Mulla oli aiemmin jonkinlainen ajatuslukko siitä, että lasten kanssa ei voi tehdä pitkiä junamatkoja. Se oli kuitenkin ihan maailman parasta. Lapset rakastivat sitä, että näkivät mistä mihin oltiin menossa, ja tapasivat ihmisiä aivan eri tavalla. Se oli seikkailu.” (T5, matkailija)

”Aikaisemmin lentämällä ja laivalla matkustanut (haastateltu matkailija) kuvitteli junamatkustamisen olevan epämukavampaa kuin se lopulta oli. Hänen mukaansa pitkiinkin matkustusaikoihin tottuu nopeasti. (Matkailija) ei laske öitä matkustusajaksi, sillä nukkuisi ne joka tapauksessa.” (T4, toimittaja)

Mediatekstissä (T4) useampi haastatelluista matkailijoista kuvaa kokemuksiaan vastaavasti. Eräs haastatelluista kertoo edellisten tavoin matkustaneensa ”aikaisemmin niin kuin moni suomalaisista: valitsi tietyn kohteen, matkusti sinne ja takaisin mahdollisimman nopeasti”. Pari vuotta sitten hän alkoi karsia lentämistä ja laivamatkustamista, sillä ”halusi kehittää omaa elämäntapaansa mahdollisimman ilmastoystävälliseksi”. Ekologisuus ei kuitenkaan matkailijan mukaan ollutkaan ainoa hyvä asia, jonka taivaalta raiteille vaihtaminen toi mukanaan, vaan hän kuvaa hidasta matkantekoa vähintäänkin nopean siirtymän veroiseksi tavaksi matkustaa ulkomaille: ”Jos lomalta haluaa elämyksellisyyttä ja laatua eikä perillä olo ole tärkeintä, niin junamatka voi olla hyvä vaihtoehto”. Matkailijat kuvaavat paitsi luontevaksi ”osaksi lomaa”, myös ”seikkaluksi” jo itsessään. Matkailijoiden kertomuksissa matkailu näyttäytyy kokonaisuutena, johon matka kuuluu erottamattomana osana ja jota yllättäen ”lapsetkin rakastivat” etenkin kun he ”näkivät mistä mihin ollaan menossa”. Eräs (T4) haastatelluista matkailijoista kehottaa tietoisesti ”ajattelemaan, että junailu ei ole vain tapa päästä tiettyyn kohteeseen, vaan se on osa seikkailua ja tapa rentoutua”. Matkailijoiden kuvauksissa matka ei vie aikaa, vaan antaa niille aikaa tapahtua. Matka voi ”vangita” matkailijan ruumiin lisäksi myös mielen hetkiin, jolloin ajasta irtaantuminen tapahtuu huomaamatta:

”Junassa istuessa irtaantuu arjesta, voi lukea, tehdä sanaristikkoita ja pelata Scrabblea. Ja ne maiseimat, niitä voi ihailia kahvikupin ääressä. Se on jo sinänsä elämys.” (T4, matkailija)

”Yksi mieleen jääneistä junamatkoista suuntautui kymmenkunta vuotta sitten Espanjan Baskimaahan. Matkaseurueessa oli sekä aikuisia että lapsia. Lapsille sanottiin jo lähtiessä painokkaasti, että matka on pitkä ja junassa nukutaan monta yötä – eli ei kannata kysellä, joko pian ollaan perillä. Kun sitten tulimme San Sebastianiin, lapset hämmästyivät, että joko nyt ollaan perillä.” (T14, matkailija)

”(Haastateltu matkailija) kertoo tehneensä kahtena kesänä pyöräilymatkan Viroon. Molemilla kerroilla matkaa kertyi satoja kilometrejä pyörän selässä. ”Niistä tuli ikimuistoisia reisuja. Ovat kyllä jääneet paremmin mieleen kuin sellaiset lomamatkat, minne on menty lentäen.” (T5, toimittaja)

Matkailijoiden kuvauksissa hitaalle matkailulle ominaisesti sekä ruumiillinen että henkinen hidastaminen korostuvat, eli ei vain mennä hitaasti, vaan myös ajatellaan ”hitaasti”, jolloin aika onkin riittämättömyyden sijaan rikkaus (mm. Fullagar ym. 2013; Germann Molz, 2009). Jo aikamääritteisestä toiminnasta irtaantuminen sinällään on modernin ajan luksusta ja hyvinvoinnille tärkeää. Matkailijat kuvaavat, kuinka nämä hetket ovat olleet ”mieleen jääneitä” ja ”ikimuistoisia”. Eikä ihme, kuten Honoré (2007) kuvaa: liiallinen kiire on haitallista muistille ja aiheuttaa muun muassa sen, etteivät eletyt hetket jää kunnolla mieleen. Loppuviikosta ei enää muista, mitä teki edellisenä viikonloppuna. Sen sijaan, kun hidastaa vauhtia ja on toiminnassa läsnä, on aikaa luoda merkityksiä, ja kokemukset jäävät mieleen. Kokemansa muistaminen on tärkeä osa ihmisen elämää, sillä kokemukset muovaavat meitä ihmisinä. (Honoré, 2007.) Hidas matkailu erottuu nopeasta matkailusta matkalla liikkumisessa ja matkan liikkumisen kokemisessa. Kuten eräs haastatelluista kuvaa junassa istumista; ”se on jo sinänsä elämys.” Mitä ovat elämykset, joita matkailulta etsimme?

”Elämyksiksi” nimittävät ihmiset usein tavoittelemiaan merkityksellisiä kokemuksia. Matkailun yhteydessä elämyksiin on totuttu liittämään maantieteellisesti suuret siirtymät, niin myös median diskursseissa. Siirtymät näyttävätkin olevan matkailussa välttämättömiä, vaikka ne voivat tapahtua hyvin eri vauhdilla, eri paikoissa. Selänniemeä (2003) mukailten meille matkailussa ei kuitenkaan ole yhtä merkityksellistä se, minne me matkustamme, vaan että me matkustamme. Matkaelämykset syntyvät vihjeistä siitä, että olemme matkalla, siirtymässä tai siirtyneet pois arjesta tilaan, jossa avaamme kaikki aistit vapaiksi vastaanottamaan ympäristöstä ruumiimme tavoittavia *uusia* havaintoja. Eräässä mediatekstissä toimittaja ja matkakirjailijat (T10) pohtivat matkaelämysten syntyä kysymyksellä: ”miksi kreikkalainen mustapukuinen mummo on pittoreskimpi kuin kotikadulla köpöttelevä vanhus” ja matkakirjailijalla on vastaus valmiina:

”Matka uusine ympäristöineen paitsi rikkoo arkirutiinit myös tapamme katsoa ja havaita. Tuntemattoman keskellä meistä itsestämmekin nousee esiin uutta ja tuntematonta; havaitsemisesta tulee havahtumista ja koemme äkkiä maailman tuoreesti.” (T10, matkakirjailija)

Mediatekstissä kysymys ”miksi muun maan mummu on kiinnostavampi, kuin kotikadun vanhus”, voisi hyvin kuulua: mikä tekee matkailusta matkailua? Kuten matkakirjailija kertoo, matkalla ”havaitsemisesta tulee havahtumista”, koska matka rikkoo arkirutiinit ja sen myötä tapamme katsoa ja havaita. Entä jos vain pysähtyisimme tarkkailemaan? Voiko hitaus muuttaa matkailua? Auttaa havahtumaan siihen, että elämysten etsintä on vienyt turhan usein pois kohteistamme – tehneet niistä tahtomatta jonkun ”paremman elämän” jatkolennon odotusauloja.

”Entä voisiko matkailun tuomia hyvän elämän elementtejä alkaa rakentaa omaan arkeen? Jos alkaisi vaikka puristaa tuoretta appelsiinimehua joka aamu ihan kotona? (Haastateltu professori) itse on luonut kotiinsa Rovaniemellä pariisilaisen ullakkohuoneiston tunnelmaa.”
(T13, toimittaja)

Hitaus voi palauttaa matkailun sen alkuperäiseen olemukseen: tarpeeseen vastata olennaisiin eksistentiaalisiin kysymyksiin; tarpeeseen olla yhteydessä ympäristöön, ihmisiin, perheeseen, yhteisöön ja ystäviin; tarpeeseen kommunikoida, löytää uusia paikkoja, ruokaa ja juomaa; ja lopuksi tarpeeseen elää mielekästä elämää (Moira ym. 2017). Kuten mediatekstiin (T13) haastateltu professori ehdottaa, ehkä tällöin matkailijan ei aina tarvitsisikaan lähteä etsimään löytääkseen. Jos hidastetaan tahtia, ehkä sallitaan elämysten tulla vuoroin vieraisiin. Kuten *Matka sanakirja hiljaisuuteen* (2018) kuvaa ”Hitaus mahdollistaa suunnan tarkastamisen ja toimimisen, kun aika on kypsä. Hitaus rakastaa mutkittelua, jolloin ihminen näkee, kuulee, ja kokee rikkaammin. Hidastaminen auttaa myös hiljentymään. Hiljentymisen myötä aika, mieli ja paikka hidastuvat”. (Veijola ym., 2018, s. 43.) Hitaus voi saada pohtimaan matkustaako vaiko eikö matkustaa, miten ja milloin matkustaa;

”Ja jos matkustaa, se kannattaisi tehdä mahdollisimman lähelle, mahdollisimman pitkäksi aikaa ja mahdollisimman ystävällisesti paikallista kulttuuria ja ympäristöä kohtaan.”
(T13, professori)

8.2 Muuttaako hitaus matkailijaa?

Hidasta matkailua on verrattu aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa usein modernin ajan pyhiinvaellukseen (ks. mm. Fullagar, ym. 2012). Käsitteen on jopa ehdotettu olevan peräisin näiltä matkailun alkua ajoilta (mm. Dickinson, ym. 2011). Entä jos vertauskuva ei kuitenkaan perustu hitaasti matkattuihin kilometreihin, vaan ehkä hitaus itsessään on modernin matkailijan Mekka? Ajatusta ilmentää seuraavassa aineisto-otteessa haastatellun professorin ilmaisema näkökulma:

”Viiden tähden hotellin tuoman yllisyyden sijaan (haastateltu professori) näkee luksuksena yhtä hyvin myös puhtaan veden, ruuan ja luonnon. Suomalaiselle ne ovat itsestäänselvyksiä. Riittävätkö ne meille eläm्यksiksi? Vetääkö mökkiloma Kainuussa mitenkään vertoja vaikkapa matkalle katsomaan Balin kuuluisia riisiviljelmiä?” (T13, professori)

Jos matkailija oppisi katsomaan ”mökkilomaa Kainuussa kuin ”Balin kuuluisia riisiviljelmiä”, olisi tehnyt hitaan matkan ja tullut perille. On paradoksi, että samalla kun etsimme matkailulta hyvää elämää ja siihen kuuluvia ”eläm्यksiä”, menetämme näkökykymme siihen, mitä meillä on ihan lähellä, kuten mediatekstiin haastateltu matkailun kulttuurintutkimuksen professori kuvaa: ”suomalaiselle ne ovat itsestäänselvyksiä”, ja ”riittävätkö ne meille *eläm्यksiksi*”. Voisiko paras matkakohde ja matkamuuisto siis ollakin nykymatkailijalle hitaus itse?

Vaikka hitaaseen matkailuun liittyen usein sanotaan, että ”määränpää ei ole tärkein” (T4 toimittaja), hitaus ei koske vain matkaa. Matkustusmuoto ja matkustaja sen mukana voivat liikkua hitaasti, vaikeivat olisi omaksunut hitaan matkailun aksioomia. Haastateltu matkailija samassa mediatekstissä (T4) ilmentää eroa kuvauksessaan hitaista risteilijöistä: ”Ylipäättään ajatus siitä, että lähdetään huihin vuoksi polttamaan valtavia määriä polttoainetta, mennään uivaan hotelliin, jossa ostellaan, lauletaan ja tanssitaan. Se tuntuu kummalliselta.” Matkailija viittaa ilmaisullaan käsitykseen siitä, että oman mielihyvän tyydyttäminen matkailueläm्यksiä etsimällä ei tunnu oikealta, kun se tapahtuu liikkeessä ympäristön kustannuksella, oli vauhti nopeaa tai hidasta. Samanlaista matkailun merkitysten uudelleenarviointia kuvaa seuraavassa aineisto-otteessa professorin ilmaus:

”Matkailun tuoma luksus pitäisi hahmottaa eri tavalla ja ymmärtää, mitä on se parempi elämä, jota matkailulta haemme. Käsitys hyvästä elämästä pitäisi päivittää. Kestävää kehitystä olisi se, että aitoa hyvin voimista ja ekologista elämää alettaisiin pitää luksuksena.”
(T13, professori)

Mediatekstiin haastatellun professorin esittämän näkökulman tavoin, matkailijan ilmauksessa hitaus itsessään on ”luksusta”, ei risteilylaivan nopeutta kuvaava ominaisuus. Samoin haastatellun professorin näkemyksen kanssa linjassa, Sheldon (2020) uskoo, että matkailun voima johtaa yhteiskuntaa tarvittavan paradigman muutoksen kautta kohti kestävämpää elämäntapaa voi realisoitua, kun yhä enemmän matkailijat muuttuvat. Matkailu voi auttaa luomaan muutosta kohti elämää vahvistavaa, paikkaan perustuvaa uudistuvaa taloutta, jossa kaikki voivat kukoistaa. Vastuullisemmat ja tietoisemmat matkailijat ja kohteiden sidosryhmät voivat johdattaa vision erilaisesta matkailun tulevaisuudesta, joka sisältää kohteidemme ja itsemme kehittämisen, uudistamisen ja säilyttämisen. (Sheldon, 2020, s. 10.) Tässä yhteydessä Sheldon (2020)

liittää hitauden transformatiiviseen matkailuun, jossa matka muuttaa matkailijaa ennen kuin matkailija muuttaa matkailua. Media-aineistossani seuraavat otteet ilmentävät näkemystä:

*”Minua viehättää ajatus ajoittaisesta tylsistymisestä ja itsensä kanssa olemisesta. Se on olen-
nainen osa kokemusta, on jopa meditatiivista.”* (T4, matkailija)

*”Jos pystyy lähiseutuaan tai naapurikuntaansa katsomaan ikään kuin turistina ensimmäistä
kertaa, siitä saa aivan valtavasti. Se on kyky, jota matkailussa kannattaisi vaalia.”*
(T6, professori)

*”Suuri matkakokemus voi olla lähtökohtaisesti pieni -Aina edes ammattimainen matkakirjai-
lija ei tunnista suuren suurta matkakokemusta juuri sillä hetkellä, kun sen kokee. Ihan pienet
ja näennäisen merkityksettömät hetket voivat säilyä mielessä pitkään, vaikka kokemisen het-
kellä ei oivalla, että niissä olisi mitään ikimuistoista.”* (T10, matkakirjailija)

Jokaisessa aineisto-otteissa hitaus liitetään erilaisiin matkailun kuvauksiin ja matkakokemuk-
sen eri vaiheisiin: ensimmäisessä kuvauksessa matkustetaan, toisessa ollaan matkakohteessa ja
viimeinen viittaa matkan jälkeiseen aikaan. Yhteistä niille kaikille on Sheldonin (2020) esit-
tämä näkemys siitä, kuinka matkailussa syvempi tiedostaminen (mindfulness) ja hidas hetkessä
eläminen voivat olla sekä muuttuvan tietoisuuden työkaluja että ominaisuuksia. Kun mieli on
rauhallisempi, se joutuu vähemmän henkilökohtaisten narratiivien ja olettamusten häiritse-
mäksi ja kokija voi olla täydellisemmin läsnä todellisuudessa, murehtimatta sillä hetkellä men-
neitä tai sen enempää tulevaisuuden huolenaiheita tai odotuksia. Elämä tuntuu vapaammalta, ja
intuitio on vahvempi. Ominaisuudet eivät ole tyhjentäviä eivätkä toisia poissulkevia, vaan kuin
oivalluksia omasta itsestä. Niiden hahmottaminen antaa selkeyttä sitä, miten matkailu voi tu-
kea kokijan sisäistä matkaa näiden ominaisuuksien kehittämiseksi. (Sheldon, 2020, s. 3.) Me-
diatekstissä (T10) toimittaja ilmentää: ”Vaikka [haastateltu matkakirjailija] on matkoillaan ko-
lunnut sekä Eurooppaa että Afrikkaa, mieluiten hän jakaa matkakokemustaan kaukaa lapsuu-
desta.”

*”Lempitarinani on se, kuinka alle kouluikäisenä opin uimaan Maarianhaminassa hotellin
uima-altaassa. Siinä oli jotakin hyvin riemullista: matkalla olo sai aikaan muutoksen, kun
otin haltuun vesielementin ihan uudella tavalla.”* (T10, matkakirjailija)

Kertomuksessa ”matkalla olo sai aikaan muutoksen [matkailijassa].” Vaikka hitauteen liitetään
usein positiivisia, rentoutumisen ja verkkaisuuden kokemuksia, joskus epämieluisat kokemuk-
set, yö likaisen juna-aseman lattialla tai ikuisuudelta tuntuvat huojuvat bussimatkat tai sydäntä
riipivä koti-ikävä, ovat juuri se suurin syy, joka saa matkailijat puhuvat matkoistaan (kohtaa-
misista ja kokemuksista) joinain arvokkaana ja inspiroivana, potentiaalisesti heitä kehittävinä

ja muovaavina kokemuksina. (ks. Fullagar, ym. 2012.) Kuten haastatellun matkakirjailijan ilmaus viittaa, vasta aika kokemuksen reflektointiin omien tuntemusten (ruumiillisten ja henkisten) tunnistamisen myötä aikaansaivat muutoksen, joka paikantuu matkalle tehden siitä ikimuistoisen.

”Niistä matkoista en Matkakirjeissä jostain syystä tullut kirjoittaneeksi. Ehkä niistä on tullut niin saumaton osa minua, etten edes muista niistä erikseen kertoa, vaikka ehkä juuri niiden päälle ovat myöhemmät matkani ja koko persoonani paljolti rakentuneet.”
(T10, matkakirjailija)

Matkat muovaavat huomaamatta, kuten haastatellun matkakirjailijan ilmaus kuvaa; niistä tulee saumaton osa itseä. Vasta havaintojen ääreen pysähtyminen auttaa *havaitsemaan*. Siksi matkakirjailijat ovat alkaneet ”keriä auki iänikuista metaforaa elämästä matkana” ja ilmentävät Sheldonin (2020) tavoin, kuinka lopulta tärkein matka on useiden uskonnollisten traditioiden tavoin matkailussakin ihmisen sisäinen. Kun haastatellut matkakirjailijat (T10) alkoivat ”kapinaan nopeaa maailmaa vastaan” he pystyivät ”pysähtymään havaintojensa äärelle”. Haastatellut matkakirjailijat vertaavat, kuinka nopeuden tekstiviestien lähettämisen sijaan hidas kirjeiden kirjoittaminen auttoi tallettamaan ”ohikiitäviä hetkiä ja havaintoja”, jolloin he saattoivat huomata, kuinka merkityksellisiä ovat olleet juuri ne pienet hetket, joista kertominen usein jää. Matkakirjailijan kuvailemana ”sellaisia ovat esimerkiksi häivähtävät hetket tai tunteet, jotka väistyvät siinä samassa hetkessä kuin ilmestyvätkin.”

”Kun pysähdyin katsomaan Lyypekissä Maria Magdalena -veistosta Hansamuseon pihassa, huomasin kymmenien leppäkerttujen laskeutuneen veistoksen kasvoille ja kaulalle.”
(T10, matkakirjailija)

Havainto oli vaikuttava ja [hän] tiesi heti haluavansa kirjoittaa siitä kirjeessä.

”Mutta kun yritin kirjoittaa, en osannutkaan pukea ajatuksiksi ja kirjoitukseksi sitä, mikä tuossa havainnossa oli niin merkityksellistä ja pysäyttävää, jopa ihmeellistä.”
(T10, matkakirjailija)

Media-aineiston kuvauksissa hitaus tuo esiin matkailun merkityksellisyyden uudelleenarviointia ja nostaa esiin matkailun transformatiivisen kapasiteetin yksilön sisäisenä kykynä. Sen sijaan, että itselle/lomalle saavutettu aika kannattaisi täyttää suorittamalla mahdollisimman paljon, juuri ”tyhjä aika” muodostaa tärkeimpiä hetkiä vapautua hektisyydestä ja oivaltaa – kun matkailija hidastaa ja pohtii, mikä on matkailussa merkityksellistä, voikin huomata kiirehtivänsä omien elämystensä ohi. Muuttaako se matkailijaa?

8.3 Hidas matkailu vastakertomuksena muuttuvassa matkailijaidentiteetissä

Muuttuvaan matkailuun ja hitaaseen matkailuun osana sitä, liittyy kuvauksia matkailijaidentiteetistä, joita tunnistin aineistonalyysissä merkityksellisiksi. Koska matkailu liittyy niin vahvasti elämäntapaamme, se sisältää eksistentiaalisia, olemiseen, ja modernissa ajassa olemisen esittämiseen eli representaatioon liittyviä kysymyksiä, jotka ovat olennaisia myös teoreettisen viitekehysten ja sosiaalisen konstruktionismin tietokäsityksen kannalta. Matkailusta on tullut osa identiteettiä, tapa jäsentää ja kuvata omaa elämää, kuten seuraavat kuvaukset ilmentävät:

”Mutta on mulla edelleen matkabloggaajan identiteetti, enkä varmasti luovu siitä”
(T7, matkabloggaaja)

”Matkoista tulee osa minuutta ja omaa kasvua.” (T10, matkakirjailija)

Franklin (2003, s. 26) perustelee, että matkailu ei ole enää epätavallinen tai väliaikainen olemisen muoto, vaan monille ihmisille, siitä on tullut jokapäiväistä elämän organisoinnin hallitseva osa. Tavanomaisen kotona-töissä-kahtiajaon lisäksi osaksi niin kutsuttua arkea on omaksuttu säännöllisesti toistuva poistuma siitä. Matkailu ei merkitse ainoastaan viikon hotellilomaa Kanariansaarille, vaan matkailusta on tullut erottamaton osa länsimaista hyvää elämää ja arkipäivää, kuten aiemmin useat aineisto-otteet ovat ilmentäneet. Media-aineistossa kuvaukset identiteettiin liittyen kytkeytyvät etenkin sen kielellisiin ja semioottisiin resursseihin ja sosiaalisesti rakentuvaan osaan (ks. Pietikäinen & Mäntynen, 2019). Matkailijat mediayhteiskunnassa ovat tottuneesti esittäneet näitä liikkuvia identiteettejä toisilleen, ja media on tukenut niitä. Seuraavista aineisto-otteista ensimmäisessä Madventures-tähtiä haastatellut toimittaja ilmentää:

”MAAILMANMATKAAJA. Reppureissaaja. Kosmopoliitti. Kulkumies. Junanviemä. Reissuluuta. Näitähän on. Kutsumanimiä ihmisille, jotka ovat työntäneet nokkansa oman ja tylsän kirkonkylänsä rajojen ulkopuolelle.” (T15, toimittaja)

”Lähimatkailua luonnossa voi ajatella luontosuhteen vahvistajana ja rauhoittumisen hetkenä. Jos valinta tehdään performanssin perusteella ja kokemus perustuu täydelliseen Instagramkuvaan, herää aika ilmeinenkin huoli siitä, mitä käy turistin roolille uuden ihmettelijänä ja oppijana.” (T6, tutkijatohtori)

Ensimmäisessä aineisto-otteessa toimittaja listaa liikkuvaa identiteettiä rakentavia ”kutsumanimiä ihmisille, jotka ovat työntäneet nokkansa oman ja tylsän kirkonkylänsä rajojen ulkopuolelle” osoittaen samalla, kuinka puhetavoin on tuettu nopeita identiteettejä liittämällä esimerkiksi sana ”tylsä” merkityksineen ”maailmanmatkailijasta” poikkeavaan identiteettiin. Huumorisävytteinen ilmaus paljastaa mediatekstin kriittisen, uusintavan tulokulman. Jälkimmäisessä

aineisto-otteessa (T6) haastateltu tutkijatohtori jatkaa ajatusta matkailun sosiaalisen identiteetin esittämisen ja matkailun merkitysten suhteesta, nostaan esiin huolen siitä, ”mitä käy tällöin turistin roolille uuden ihmettelijänä ja oppijana”. Huoli on ilmeinen ja olennainen hitaan matkailun diskursseissa kytkeytyen etenkin hypermobiiliin elämäntyyliin ja ilmaston kriittiseen tilaan. Hitauden ideologian anti tässä on tunnistaa, kuinka ”meillä yhteiskuntana on ongelma” ja kehittää liikkumisen varaan rakennettavan identiteetin sijaan hyvinvointiin ja matkailun positiiviin vaikutuksiin tukeutuvaa holistisempaa identiteettiä, ammentamalla vahvempaa suhdetta omaan itseen sekä ympäristöön. Korona on antanut aikaa reflektoida omaa matkailijaidentiteettiä, kuten seuraava aineisto-ote kuvaa:

”Jatkuva matkustaminen ei ole tervettä, ymmärsi matkabloggari, kun korona pysäytti lähes kaiken lentoliikenteen.” (T7, toimittaja)

Vasta kun koronapandemia pakotti pysäyttämään lentoliikenteen, pysähtyi toimittajan (T7) mukaan matkabloggaajakin. Haastateltu matkabloggaaja itse kertoo mediatekstissä havahtuneensa tuntemuksiinsa tarpeesta hidastaa jo vähän aiemmin: ”lin jo ennen tätä tajunnut, että matkailutahtini ei ole kestävä...kyse on sekä matkailun ympäristövaikutuksista että omasta terveydestä”. Mikä sitten sai matkabloggaajan jatkamaan niin kauan kuin se oli mahdollista? Oliko halu matkustaa yhä vahvempi, kuin tarve hidastaa? Elliot (1994) on todennut, että postmodernin piirre, symbolinen merkitysten kulutus, josta on tullut keskeinen osa sosiaalisen maailmamme rakentamista, voi itse asiassa olla vaarallista sosiaaliselle (ja globaalille) terveydellemme (Cohen, ym., 2011, s. 17, mukaan). Ilmastonmuutos ja vastuukeskustelu pakottavat uudelleenarvioimaan matkailijaidentiteettiä. Luopuminen loputtomasta liikkumisen vapaudesta ja nopeudesta tuottaa haasteita, kuten eräässä mediatekstissä haastateltu tutkija kuvaa:

”On ihan selvää, että tavalla tai toisella lentämistäkin täytyy pystyä vähentämään, mutta jos matkailusta on tullut itselle iso osa hyvää elämää, olemme todella hyviä perustelemaan itsellemme, miksi kannattaa matkustaa.” (T1, tutkija)

Matkailu tuottaa paljon nautintoa, lentämisestä on tullut luonnollista, kuten aineisto-otteessa tutkijan kommentti ilmentää. Kuvauksessa ilmatkat ovat meille lomalentäjille kuin nautintoainetta, jonka käyttöä ”olemme todella hyviä perustelemaan” itsellemme ja muille, vaikka tunnistaisimmekin toimintamme haitallisuuden. Cohenin ym. (2011) mukaan postmodernin paradoksi matkailijoiden lentoliikenteessä onkin verrattavissa tupakkateollisuuteen, jonka tavoin matkailijoiden tietoisuuden kasvaessa lentomatkustamisen sosiaalinen ”marginalisaatio” voi jonain päivänä johtaa jopa kuluttajille osoitettuihin varoituksiin lentoliikennesivustoilla, turis-

tiesitteissä ja lennon aikana käytettävissä turvatiedotteissa, joissa lukee "Vaara: Ilmamatkustaminen vahingoittaa planeetan terveyttä". (Cohen, ym., 2011, s. 17.) Tähän asti matkailun sosiaaliset rakenteet sekä kanssaeläjien asenteet ovat tukeneet kosmopoliittista ja esittävää matkailijan identiteettiä – jopa ruokkineet sitä esimerkiksi sosiaalisessa mediassa:

"Instagram-kulttuuri tekee matkailusta entistäkin enemmän oman identiteetin esittämistä. Ihmiselle on luontaista kaivata muiden hyväksyntää, mutta kokemus voi kutistua sydänten tai peukkujen kalasteluksi, jos tavoitteena on vain hyvä kuva." (T6, tutkijatohtori)

Mediatekstiin haastatellun tutkijatohtorin mukaan kehittynyt Instagram-kulttuuri on tehnyt "matkailusta entistäkin enemmän oman identiteetin esittämistä", minkä vuoksi sosiaalinen hyväksyntä, jota "peukut" ja "sydämet" älypuhelimien näytöllä todistavat, saattaa mennä oman matkakokemuksen ja ympäristön hyvinvoinnin edelle. Matkailun merkityksellistäminen sosiaalisena esityksenä on ongelma, sillä kuten samaan mediatekstiin (T6) haastateltu professori kuvaa: "Insta-efekti vie kaikilla tavoin pois päin kulttuurisesti, sosiaalisesti, eettisesti ja identiteetin kannalta kestävästä matkailusta."

Media-aineistoni ilmentää, kuinka hidas matkailu rakentuu mediassa, akatemiassa ja kaupallisella sektorilla meneillään olevaan laajempaan vastaanarratiiviin, jossa matkailun nykyisiä sosiaalisia normeja haastetaan ja horjutetaan. Tällainen diskursiivinen siirtymä kohti yleistä negatiivista käsitystä toistuvasta lomalle lentämisestä voi lopulta johtaa valtavirran näkemykseen kestävästä matkailukulutuksesta "riippuvuutta aiheuttavana toimintana", joka katsotaan sosiaalisesti epätoivotuksi käyttäytymiseksi (Cohen, ym. 2011, s. 17). Media-aineistossani vastakertomusta rakennetaan sekä kyseenalaistamalla aiempia matkailuun ja matkailijaan liitetyjä merkityksiä, samalla kirjoittaen uutta, hitaampaa, paikallisempaa ja tiedostavampaa matkailijaidentiteettiä. Jopa Suomen tunnetuimmat "reissuluudat" Riku ja Tunna ovat "päättäneet vaihtaa näkökulmaa" ja toimittajakin esittää lukijalle kysymyksen:

"entäpä jos oma kirkonkylä olisikin seuraavalla kerralla se unelmien matkakohde? Vaihtoehto New Yorkin klubeille, Thaimaan hiekkarannoille ja Moskovan valoille. Jännittävä ja uusia kokemuksia tarjoava paikka." (T15, toimittaja)

Voisiko uuden kertomuksen myötä "oma kirkonkylä olla se unelmien lomakohde", tarjota "jännitystä" ja "uusia kokemuksia". Jotta lähempänä voidaan nähdä "vaihtoehtoja Thaimaan hiekkarannoille, New Yorkin klubeille ja Moskovan valoille" on tärkeää, että matkailija voi samautua uudelleenlaiseen matkailijaidentiteettiin ja kertomukseen, kokien sen elämänsä kannalta merkityksellisenä. Tässä muiden ihmisten kertomuksilla ja ihmisiä yhdistävillä median diskursseilla on tärkeä rooli näkökulman edistäjänä. Sillä *mitä* ja *miten* matkailusta puhutaan, on suuri

merkitys matkailun ja matkailijana olemisen jaettujen merkitysten synnylle: sille millaista matkailu on ja millaista se tulee olemaan.

Tähän suureen matkailijana olemisen kysymykseen pohtivat vastausta myös *Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot*: ”Matkalta palaavilta kysytään usein, että ’Mitä te teitte lomalla?’ . Tämä kysymys sisältää olemisen sijaan oletuksen lomaan kuuluvasta toiminnasta. Silloin vastaaja joutuu puolustelemaan loma-aktiiviteettien vähyyttä tai loman harmittavaa lyhyyttä. Mitä jos kysymys kuuluisikin niin, että ”Miten olitte lomalla?”, jolloin yksi vastaus voisi olla ”auhassa” tai ”Yhdessä”. Tai mitä jos itse lomakohde olisi hidastaminen?” (*Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot*, 2017.)

Jos matkailun ympäristökuormaa halutaan vähentää, on tuettava uuden matkailuidentiteetin kehittymistä. Dickinsonin ym. (2011) tutkimuksen mukaan hidas matkailu näyttäytyy sen omakseen matkailijoille tärkeänä toimintana. Tämä on olennaista, sillä elämäntapavoitteiden saavuttamiseksi matkailijoilla on vahva halu argumentoida matkailukäytänteitään tukien, ylläpitääkseen uskottavaa minäkuva. Useat hitaasti matkustavat ovat tunnistanee matkailun vaikutukset ilmastonmuutokseen ja sopeuttaneet käyttäytymistään siihen. Puolestaan toiset käyttävät yhä erilaisia diskursiivisia strategioita jatkuvan lentomatkailun perustelemiseksi. Näihin lukeutuvat muun muassa matkailun vaikutusten kieltämisstrategiat ja velvoitteelliset syyt, kuten aikakeskustelut ja rakenteelliset esteet. Dickinson ym. (2011) ehdottavat, että yhteiskunnallista viestintästrategiaa tulee tästä syystä käyttää heikentämään diskursseja, jotka ylläpitävät matkailun kestävämpiä käytänteitä; kuten jatkuvaa lentämistä perustelevien argumenttien johdonmukaisuutta, ja kehittää vahvempia hitaan matkailun diskursseja. On olemassa jo tämän kaltaisia positiivisia diskursseja kuten pyörämatkailijoiden diskurssit ihmisiin ja paikkoihin liittyen. Hitaan matkailun avulla on mahdollista kehittää myös ihan uusia kertomuksia matkailusta, jotka ohjaavat kohti kestävämpiä käytänteitä. (Dickinson ym. 2011.)

9. YHTEENVETO

Tutkielmassani olen tarkastellut hitaan matkailun diskursiivista rakentumista Suomen mediassa. Tavoitteenani on ollut median representaatiota tulkitsemalla lisätä ymmärrystä paljon puhutusta matkailun murroksesta sekä hitaasta matkailusta sen osana. Tutkielmani syntyi alun perin intressistä vastuullisen matkailun sosiaalista rakentumista kohtaan, jota havaitsin hitaan matkailun diskurssien ilmentävän. Median rooli matkailussa ja kulttuurisissa muutoksissa on keskeinen, sillä nykyisessä mediayhteiskunnassa se osallistuu identiteettimme, keskinäisten suhteidemme ja sosiaalisen todellisuuden rakentamiseen (ks. Fairclough, 1997).

Olen tulkinnut media-aineistoani aineistolähtöisen sisällönanalyysin ja diskurssianalyysin yhdistelmän avulla. Sisällönanalyysin avulla tarkastelin *mitä* media puhuu hitaasta matkailusta ja tunnistin aineistostani kolme pääteemaa, jotka ovat matkailun murros, vastuullinen matkailu ja matkailun merkityksellisyys. Diskurssianalyysin keinoin tulkitsin näiden teemojen sisältämiä merkityksiä tarkastelemalla sitä, *miten* ja *ketkä* matkailusta puhuvat. Pohdin kriittisesti, millaisia nykyisyyden ja tulevaisuuden käytänteitä diskurssit mediassa ylläpitävät ja edistävät.

Linjassa Bergmannin (2008, s.14) näkemyksen kanssa tutkimukseni osoittaa, että moderni yhteiskunta on repeytynyt kahden ristiriitaisen tarinan itseymmärryksestä välillä: sitä määrittää toisaalta rajoittamaton nopeuden ja kiihdytyksen vapaus, mutta samaan aikaan visio hitaudesta ja hidastamisesta (Germann Molzin, 2009, s. 284–285 mukaan). Matkailu on merkittävä osa länsimaisen yhteiskunnan vapaa-aikaa ja arkipäivää. Monille siitä on tullut jopa tärkeä osa identiteettiä. Jo kerran saavutetusta rajattomasta vapaudesta liikkua ei olla valmiita luopumaan. Yhtäaikaisesti kasvava tietoisuus matkailun vaikutuksista ja ilmaston tilasta aiheuttaa huolta sekä vastuuntuntoa matkailun käytänteistä. Matkailijat haluavat löytää ratkaisuja siihen, kuinka matkailu voi säilyä osana elämäntapaa. Matkailu elää jyrkän muutoksen aikaa etsien uutta suuntaa.

Matkailu muuttuu, mutta ei lopu. Se elää yhteiskunnan mukana muovautuen jatkuvasti. Matkailun murroksesta on puhuttu jo 2000-luvun alusta (Franklin, 2003), mutta viime vuosina etenkin ilmastonmuutoskeskustelu on vahvistanut käsitystä siitä, millainen matkailu ei enää ole tavoiteltavaa. Ateljevicin (2020) mukaan nämä viime vuosien ilmiöt eivät ole vain trendejä tai yksittäisiä markkinasegmenttejä, vaan ne ovat indikaattoreita, jotka ilmentävä globaalia muutosta ihmisten tietoisuudessa. Matkailijat haluavat ajatella matkailua uudelleen, löytää vastuullisempia tapoja olla ja matkailla. Media-aineistossani toimittajat sekä mediateksteihin haasta-

tellut henkilöt puhuvat nykyisen matkailun kestättömyydestä ja ajatustavan muutoksen välttämättömyydestä viitaten laajempaan matkailun uudelleenajatteluun. Ilmaisut viittaavat tutkimuskirjallisuuden tavoin pysyvämpään tietoisuuden muutokseen, eivät ohimenevään trendiin (mm. Moira, ym. 2017; Ateljevic, 2020). Kestävään kehityksen julistukseen nähden (ks. luku 3) matkailun kasvu näyttää lähestyvän kantokykynsä rajoja paikallisesti sekä planeetan kantokyvyn rajoja globaalisti. Matkailuun liitetään mediassa uudenlaisia haasteita, joihin tulee nyt reagoida. Vastauksena jatkuvan kasvun globaaleihin ongelmiin kehittyvät uusia lähestymistapoja perustuen kohtuullisempaan tapaan tuottaa ja kuluttaa (mm. Andriotis, 2018; Higgins-Desbiolles, 2018; Hall, 2009).

Hidas matkailu osallistuu matkailun murrokseen liittämällä matkailua uusintavia, positiivisia vastuullisuuden merkityksiä matkailuun. Se näyttäytyy esimerkkinä sosiokulttuurisesta ja diskursiivisesta ilmiöstä, jollaista edistämällä voidaan edistää vastuullisen matkailun sosiaalisesti jaettuina normeina ja luoda kestäviä matkailukäytänteitä. Hidas matkailu tulevaisuuden matkailuna kertoo parhaimmillaan yhteistä kertomusta siitä, kuinka matkailu voi olla yhtä aikaa sekä merkityksellistä että mahdollistaa matkailutoimialan sopeutumisen kestäväan kehityksen tavoitteeseen. Matkailun kehittäjien on tärkeää tunnistaa matkailun murros, jotta se voi sopeutua ympäristöönsä ja aikaansa sekä luoda kestäväa kehitystä tukevia matkailun diskursseja.

Hidas matkailu ehdottaa sekä matkailijalle, että matkailun kehittämislle näkökulman siirtämistä kohti laatua ennen määrää. Matkailijan näkökulmasta se korostaa matkailijan henkistä siirtymää ylitse ajallisen ja maantieteellisen. Diskurssina hitaus tarjoaa matkailun luonteenomaisiin ongelmiin ratkaisumahdollisuuksia niin, ettei ”ei matkailua ollenkaan” olisi kestäväan matkailun ainoa keino. Hidas matkailu, moderniin matkailuun verraten, asettaa matkailijalle uuden mentaliteetin matkailutuotteiden kulutukseen ja matkustamistapoihin nähden. Matkailutoimialalla hidas matkailu voidaan nähdä potentiaalisena markkinana, joka vähentää ympäristön haittaa ja pilaantumista, mikä moniin kohteisiin ympäri maailman kohdistuu. Matkailijat puolestaan voivat hyötyä merkityksellisistä kokemuksista jo matkalla ja kohteissa lähellä tai kaukana uppoutumalla kulttuuriin saavuttaen aitoja, erottuvia kokemuksia; samalla tukien paikallisia yrityksiä, taloutta ja ympäristöressurssien ja kulttuurin säilymistä. (Andriotis, 2018.)

Jos matkailu jatkaa sosiaalista ympäristöä ja luonnonympäristöä heikentäviä kehittämissyrkiä, se ei onnistu täyttämään lupaustaan tarjota jokaiselle yhdenvertainen oikeus matkustaa ja tuottaa yhdenvertaista yhteiskunnallista ja paikallista hyötyä. Siksi tällainen matkailun täyttä

potentiaalia sosiaalisena voimana tukeva näkemys, kuten hidas matkailu, ei ole idealistista putkinäköisyyttä, vaan pragmaattinen ja vahvasti suositeltava strategia matkailutoimialan edistykseen johtamiseen. (Higgins-Desbiolles, 2006.)

Lopuksi haluan vetää yhteen tutkielmani kontribuution matkailukehittämiseen Suomessa ja maailmalla. Yhteiskunnallisesti tutkielmani osallistuu keskusteluun matkailun kerronnasta. Tähän liittyy muun muassa eettinen kysymys mittareiden reaktiivisesta luonteesta: yhteiskunnassa matkailun ja kehityksen määreillä, kuten kasvun nopeus ja ajallinen tehokkuus, on sekä tarkoituksellisia että tarkoituksettomia seurauksia (ks. Kaidesoja, 2019, s. 9; MAMOMI-hanke). Jos matkailun kehitystä tulkitaan mediassa ainoastaan sen määrällisen kasvun kautta, ei pelkästään toteuteta jatkuvan kasvun ennustetta, vaan myös kehystetään vaihtoehtoinen kehitys ulos. Säynäjäkangas (2019, s. 101) havainnollistaa Moorea (2015) mukailleen: ”n kaksi eri asiaa mitata aikaa ja saada koko yhteiskunta noudattamaan tiettyä aikaa.” Se, että luonto sen eri osineen on yhteismitallistamisen myötä saanut historiallisen merkityksensä resursseina, on samalla määrittänyt ihmisen ja luonnon dualistisen suhteen vaikuttaen merkittävästi toimintaamme. Täten matkailun ja ilmastokriisin yhteydessä on olennaista pohtia esimerkiksi, mihin suuntaan viime vuosina alkanut ”päästöoikeuksien” kauppaaminen vie yhteiskuntaa ja matkailun kehitystä. (ks. Säynäjäkangas, 2019, s. 101–105.) Ei vähiten tämän käsitteiden normatiivisen ja formalisoivan luonteen takia käsitteet, kuten hidas matkailu ansaitsevat enemmän huomiota.

Ihmisten ja ympäristön vastakkainasettelun oletukseen lukkiutumisen sijaan pitäisi pohtia, kuinka vastakkainasettelua ylläpitäviä olosuhteita voitaisiin purkaa ja korvata vähemmän tuhoisilla (Säynäjäkangas, 2019, s. 114). Matkailussa kehittämällä uusia mittaamisen määreitä vaikutusten raportointiin voidaan kertoa matkailun kokonaistärkeystä. Mittareiden avulla voidaan kertoa sekä hyviä, että huonoja uutisia. MAMOMI-hankkeessa matkailun kokonaisvaikutuksia mittaamaan kehitetty *vierailukestävyiden malli* painottaa tarvetta kehittää kulttuuriympäristöjä tulevaisuuden näkökulmasta sekä nykyisten että tulevien sukupolvien tarpeita ajatellen. (ks. Veijola & Kyyrö, 2020.)

On tärkeää, että hitaan matkailun ilmiö herättää myös matkailutoimialan huomion, sillä osin ristiriidassa kuluttamisen kohtuullistamisen näkökulman kanssa tutkijat tunnistavat, että hitaan matkailun ajatusmallin ja uuden matkailun käytänteet vaativat todennäköisesti kaupallisia toimijoita (ks. Guiver & McGrath, 2016). Hidas matkailu voi tukea matkailuelinkeinoa tarjoamalla toimialalle uusia mahdollisuuksia innovatiivisten tuotteiden ja palveluiden muodossa,

paikallisemman matkailun ja ympäristöystävällisemmän matkustuksen kehittämisessä Suomessa (ks. esim. Matkailua lähelle-hanke; Conway & Timms, 2010; Caffyn, 2012; Gössling, ym. 2009). Holistinen näkökulma matkailuun ei kiteydy pelkkään vanhaan sanontaan: ”Ei se määränpää vaan se matka”, vaan jatkaa tätä näkemystä nostamalla esiin ”matkailu toimialana” diskurssin alle talloutuneen matkailun transformatiivisen kapasiteetin yksilön sisäisenä kykynä sekä sosiaalisena voimavarana.

Tutkielmani tulosten suhteen on huomattava, että median ja uutisoinnin käytännöt vaihtelevat. On mahdollista ja todennäköistä, että erilaisessa media-aineistossa matkailun murros ja hidas matkailu olisivat voineet näyttäytyä toisenlaisina. Tutkielmani aineistonkeruuta rajoittivat uutismedioiden maksulliset sisällöt, joka saattoi vaikuttaa media-aineistoni representaation tavalla tai toisella. Käytössäni oli joka tapauksessa kontekstisidonnainen ja aikaspesifi aineisto, joka kuvaa sitä, millaisena hidas matkailu ja sen ilmentämä vastuullisen matkailun paradigma näyttäytyivät matkailun murroksessa suomalaisessa uutismediassa vuosina 2018–2021. Olen pyrkinyt tarjoamaan tästä ilmiöstä mahdollisimman laadukkaan tulkinnan analysoimalla keräämäni aineiston tarkasti ja noudattaen huolellisuutta tulosten esittämisessä. On kuitenkin huomattava, että tutkijan rooli laadullisessa tutkimuksessa ei ole koskaan arvovapaa tai muuttumaton, joten joku toinen olisi voinut analysoida saman aineiston eri tuloksin.

Tutkielmani osallistuu matkailututkimuksen kentällä matkailun kestävämmien käytänteiden yhteiskunnalliseen tunnistamiseen ja vastuullisen matkailun edistämiseen. Tutkielmani avulla haluan välillisesti antaa äänen etenkin ”muuttuville matkailijoille” tai niin kutsutuille muutoksen edelläkävijöille, joille on tärkeää löytää globaalin kestävänsä tulevaisuuden kanssa yhteensopivia tapoja matkailla. Tutkielmaa voidaan soveltaa akatemiassa, viranomaistoimijoiden, markkinoimijoiden ja matkailijoiden välisessä yhteistyössä kokonaisvaltaisesti kestävämmän matkailukulttuurin rakentamiseksi. Tässä se toimii keskustelunavauksena tarpeesta avata matkailun kerronta yhä vapaammaksi erilaisille matkailun merkityksille. Tutkielmaa voidaan hyödyntää myös matkailun murroksen tarkastelussa ja kuvaamisessa. Koska tutkielmani luo kuvaa siitä, miten media esittää matkailua ja kuinka se tekee matkailun ilmiöitä ja ongelmia merkitykselliseksi tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää median roolin tarkasteluun matkailukulttuuria muovaavien diskurssien ylläpitäjänä ja esittäjänä. Tutkielman tuloksia voidaan hyödyntää myös hitaan matkailun varsinaisessa suunnittelussa ja kehittämisessä. Matkailutoimialalle tutkielmani voi avata uusia näkökulmia kestävänsä matkailun tavoitteesta ja vastuullisen matkailun mahdollistamisen prosesseista. Ylipäätään ”vaihtoehtoinen matkailu” tarvitsee lisää tutkimusta Suomessa, sillä kuten tulokseni osoittavat, sen merkitys tulee vain kasvamaan tulevaisuudessa.

KIITOKSET

Haluan esittää kiitokset kaikille, jotka ovat olleet mukana tällä tutkimusmatkalla tavalla tai toisella. Tämä tutkielma ei syntynyt vain lähikuukausien kuluessa, vaan hitaasti vuosien varrella, mutkitellen, kompastellen, ihmetellen ja kuulostellen – lopulta kieleen pukeutuen.

Rovaniemellä, Lapin yliopistossa Matkailututkimuksen oppiaineen piirissä on ollut hyvä olla ja oivaltaa. Kiitos kaikille lahjakkaille kanssaopiskelijoille ja opettajille, jotka tekivät minustakin uteliaan ajattelijan, joka pystyy tieteellisten menetelmien avulla esittämään tärkeitä näkökulmia matkailuun.

Eriyiskiitos tästä käsissä olevasta työstä kuuluu huikalle prosessiohjaajalleni Tarja Salmelalle. Tarja olet ohjaaja vailla vertaa. Et pelkästään tukenut työtäni parhaalla mahdollisella tavalla, vaan sait minut innostumaan omasta projektistani aina uudestaan.

Haluan kiittää myös Matkailua lähelle-hanketta, ohjaajia Tarja Salmelaa ja Outi Rantalaa sekä kaikkia ILA-graduryhmään kuuluneita. Teidän läsnäolollanne ja alkumatkan sateisen päivän metsäretkellä teitte prosessista mieleenpainuvan. Tästä suosittelen jatkamaan muihin julkaisuihin www.ilarectic.com -sivulla.

Suuret kiitokset graduseminaarin ohjaajalle Soile Veijolalle. Soile olet inspiraationlähde. Näkökulmasi toivat tähänkin tutkielmaan syvyyttä.

Kiitos myös toiselle seminaariohjaajalle Monika Lüthjelle asiantuntevasta näkemyksestä ja huolenpidosta. Kiitos koko Matkailututkimuksen graduseminaariryhmälle, ystäville.

Kiitos perheelleni, joka jaksoi myötätuntoisesti ja kylmähermoisesti kuunnella väsymätöntä taistelua teknologian kanssa. Kiitos pakkotauoista jäätelölle etenkin rakkaalle pikkusiskolle.

Kiitos vielä *Matkasanakirja hiljaisuuteen*. Se kuljetti hitaille matkoille aina kun tuntui, että aika ei mitenkään riitä ja johdatteli oikeiden kysymysten äärelle. Se on hyvä esimerkki positiivisista kertomuksista, jollaiset voivat viedä matkailua toivottuun suuntaan.

LÄHTEET

Agenda2030. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. United Nations. Haettu 17.5 osoitteesta: <https://sdgs.un.org/2030agenda>

Ateljevic, I. (2020). Transforming the (tourism) world for good and re(generating) the potential 'new normal', *Tourism Geographies*, 22(3), 467-475. DOI: 10.1080/14616688.2020.1759134

Ateljevic, I., Sheldon, P., & Tomljenovic, R. (2016). The new paradigm of the 21st century: Silent revolution of cultural creatives and transformative travel of and for the future. *Global report on the transformative power of tourism: A paradigm shift towards more responsible tourism traveller*. (s. 12–20). UNWTO & Institute for Tourism.

Andriotis, K. (2018). *Degrowth in tourism: conceptual, theoretical and philosophical issues*. Oxfordshire: CABI Publishing. Haettu 20.8.2020 osoitteesta <https://www-cabi-org.ezproxy.ulapland.fi/leisuretourism/FullTextPDF/2018/20183231103.pdf>

Björninen, S. (2020). Minun tarinani, muiden narratiivit. Teoksessa M. Mäkelä, S. Björninen, V. Hämäläinen, L. Karttunen, M. Nurminen, J. Raipola & T. Rantanen (toim.) *Kertomuksen vaarat. Kriittisiä ääniä tarinataloudessa*. (s. 109–120). Tampere: Vastapaino.

Caffyn, A. (2012). Advocating and Implementing Slow Tourism. *Tourism Recreation Research*, 37(1), 77-80. <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081690>

Cohen, S., Higham, J. & Cavaliere, C. T. (2011). Binge flying: behavioural addiction and climate change. *Annals of Tourism Research*, 38(3), 1070–1089. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.01.013>

Conway, D. & Timms, B. F. (2010). Re-branding alternative tourism in the Carribean: The case for 'slow tourism'. *Tourism and Hospitality Research*, 10(4), 329-344.

Dickinson, J. & Lumsdon, L. (2010). *Slow travel and tourism*, Routledge: 1. painos.

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

Edelheim, J. & Ilola, H. (2017). *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Rovaniemi: Lapland University Press.

El-Kamel, S. (2019). Ilmojen halki huvikseen. *Helsingin Sanomat*. Haettu 13.5.2021 osoitteesta <https://www.hs.fi/matka/art-2000006299332.html>

Erkkilä, J., Veijola, S., Sinisammal, J., Honkasilta, J., Vikman, N., Höckert, E., Carlin, D., & Light, A. Hitaan ajattelun matkustavat laboratoriot -hanke. Lapin yliopisto. Haettu 15.12.2020 osoitteesta: <https://www.ulapland.fi/FI/Kotisivut/Hitaan-ajattelun-matkustavat-laboratoriot>

Eronen, J. T., Lummaa, K., Toivanen, T. T., Lähde, V., Järvensivu, P., Majava, A., & Váden, T. (2016). Kenen antroposeeni? maapallojärjestelmätieteen paradigmanmuutos, ihmistieteiden antroposeeni ja käsitteiden moninaisuus. *Kosmopolis*, 46(4), 41-54.

Euroopan komissio (2020). Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Matkailu ja liikenne vuonna 2020 ja sen jälkeen. Bryssel 5/2020. Haettu 16.11.2020 osoitteesta: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-commission-tourism-transport-2020-and-beyond_fi.pdf

Fairclough, N., Blom, V. & Hazard, K. (1997). *Miten media puhuu*. Tampere: Vastapaino.

Fullagar, S., Wilson, E. & Markwell, K. (2012). *Slow Tourism: Experiences and mobilities*. Bristol ; Buffalo: Channel View Publications.

Franklin, A. (2003). *Tourism: an introduction*. London: SAGE Publications.

García-Rosell, J-C. (2017). Vastuullinen matkailu. Teoksessa J. Edelheim, H. Ilola & Björk, P. (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. (s. 229–234). Rovaniemi: Lapland University Press.

García-Rosell, J.-C. (2013). A multi-stakeholder perspective on sustainable marketing: Promoting sustainability through action and research. (Acta Universitatis Lapponiensis 247.) Rovaniemi: Lapland University Press

Gardner, N. (2009). A manifesto for slow travel. *Hidden Europe* 25. March/April 2009.

Gergen, K. J. (1999). *An Invitation to Social Construction*. London: Sage.

Germann Molz, J. (2009). Representing pace in tourism mobilities: staycations, slow travel and the Amazing Race. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 7(4), 270-286. <https://doi.org/10.1080/14766820903464242>

Goodwin, H. (2011). *Taking Responsibility for Tourism: Responsible tourism management*. Woodeaton, Oxon: Goodfellow Publishers.

Guiver, J. & McGrath, P. (2016). Slow Tourism: Exploring the discourses. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal*, 27(27), s. 11-34. doi:10.18089/DAMeJ.2016.27.1

Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global environmental change*, 12(4), 283-302. [https://doi.org/10.1016/S0959-3780\(02\)00044-4](https://doi.org/10.1016/S0959-3780(02)00044-4)

Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S., & Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the “necessity” of air travel. *Journal of Air Transport Management*, 81, 101722. doi:10.1016/j.jairtraman.2019.101722

Gössling, S., Weaver, D., & Hall, C. M. (2009). *Sustainable tourism futures: Perspectives on systems, restructuring, and innovations*. New York: Routledge.

Haapakoski, A-E. (2020). Maata pitkin matkailu: Ekologinen vastuullisuus maata pitkin matkustavien yhteisössä. Kandidaatin tutkielma. Lapin yliopisto.

- Hacking, I. & Koskinen, I. (2009). *Mitä sosiaalinen konstruktio on?* Tampere: Vastapaino.
- Hall, C. M. (2007). The Possibilities of Slow Tourism: Can the Slow Movement Help Develop Sustainable Forms of Consumption? Haettu 1.9.2020 osoitteesta: https://www.academia.edu/1660254/The_Possibilities_of_Slow_Tourism_Can_the_Slow_Movement_Help_Develop_Sustainable_Forms_of_Consumption
- Hall, C. M. (2009). Degrowing Tourism: Décroissance, Sustainable Consumption and Steady-State Tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 20(1), 46-61. <https://doi.org/10.1080/13032917.2009.10518894>
- Hall, C. M. & Lew, A. A. (2009). *Understanding and Managing Tourism Impacts: An integrated approach*. Abingdon: Routledge.
- Heinonen, S. (2011). Slow life ja etäisyyksien hallinta. Top Ten Futures IX - Etäisyyksien hallinta 2030. Teesejä tavaran liikuttamisen ja ihmisten liikkumisen tulevaisuuksista. 4.3.2011, Tieteiden talo, Helsinki. Haettu 15.12.2020 osoitteesta <https://docplayer.fi/16297332-Slow-life-ja-etaisyksien-hallinta.html>
- Higgins-Desbiolles, F. (2006). More than an “industry”: The forgotten power of tourism as a social force. *Tourism Management (1982)*, 27(6), 1192-1208. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.05.020>
- Higgins-Desbiolles, F. (2010). The elusiveness of sustainability in tourism: The culture-ideology of consumerism and its implications. *Tourism and Hospitality Research*, 10(2), 116-129. <https://doi.org/10.1057/thr.2009.31>
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Sustainable tourism: Sustaining tourism or something more? *Tourism Management Perspectives*, 25, 157-160. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>
- Honoré, C. (2007). *Slow: Elä hitaammin!* (3.painos). Suomentanut Outi Huovinen. Helsinki: Bazar. Englanninkielinen alkuteos 2004.
- Howard, C. (2012). Speeding up and slowing down: Pilgrimage and slow travel through time. Teoksessa Fullagar, S., Wilson, E. & Markwell, K. (toim). *Slow tourism: Experiences and mobilities*. Channel View Publications.
- Inda, J. X. & Rosaldo, R. (2008). *The anthropology of globalization: A reader* (2. painos). Malden, MA: Blackwell Pub.
- Johnstone, B. (2008). *Discourse Analysis*. Second Edition. Oxford: Blackwell Publishers.
- Jokinen, A., Jokinen, A., Juhila, K. & Suoninen, E. (2016). *Diskurssianalyysi: Teoriat, peruskäsitteet ja käyttö*. Tampere: Vastapaino.
- Jokinen, A., Juhila, K. & Suoninen, E. (1993). *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.

- Jokinen, A. & Juhila, K. (1993). Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen (toim). *Diskurssianalyysin aakkoset*. Tampere: Vastapaino.
- Joutsenvirta, M., Hirvilampi, T., Ulvila, M. & Wilén, K. (2016). *Talous kasvun jälkeen*. Helsinki: Gaudeamus.
- Kaidesoja, T. (2019). Mittarien reaktiivisuus ja objektiivisuus yliopistojen yhteismitallistamisessa. *Tiedepolitiikka 2*, 7–18.
- Kilroy. Hitaan matkustamisen salat. Haettu 5.1.2020 osoitteesta: <https://www.kilroy.fi/blogi/hitaan-matkustamisen-salat>
- Kosonen, K. & Kokkarinen, L. (2020). Miten kohdata matkailijat verkossa kestävän matkailun teemoilla? Visit Finland. Haettu 8.1.2021 osoitteesta <https://www.businessfinland.fi/ajankohtaista/blogs/2020/miten-kohdata-matkailijat-verkossa-kestavan-matkailun-teemoilla>
- Kuusela, S. (2018). Kun The Oak Barrell -vitsistä tuli juntti. *Suomen Kuvalehti*. Haettu 12.1.2021 osoitteesta: <https://suomenkuvalehti.fi/hupparihorho/kun-the-oak-barrel-vitsista-tuli-juntti/>
- Leslie, D. (2012). *Responsible Tourism: Concepts, theory and practice*. Wallingford, Oxon: CAB International.
- Lumsdon, L. & McGrath, P. (2011). Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 265–279. Haettu 21.8.2020 osoitteesta <https://www.tandfonline-com.ezproxy.ulapland.fi/doi/full/10.1080/09669582.2010.519438>
- MAMOMI-hanke. <https://www.ulapland.fi/FI/Kotisivut/MAMOMI>
- Matkailua lähelle – uusmaterialistinen näkökulma. ILA-hanke. www.ilarctic.com
- Markwell, K., Fullagar, S. & Wilson, E. (2012). Reflecting upon slow travel and tourism experiences. Teoksessa S. Fullagar, E. Wilson & K. Markwell (toim.) *Slow Tourism: Experiences and mobilities*. Bristol ; Buffalo: Channel View Publications.
- Meijer, M. (1993). Countering textual violence. On the critique of representation and the importance of teaching its methods. *Women's Studies ht. Forum*, 16(4), 361–378.
- Moira, P., Mylonopoulos, D. & Kondoudaki, E. (2017). The Application of slow movement to tourism: Is slow tourism a new paradigm? *Journal of Tourism and Leisure Studies*, 2(2).
- Mäkelä, K. (1990). *Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta*. Helsinki: Gaudeamus.
- Oklevik, O., Gössling, S., Hall, C. M., Steen Jacobsen, J.K., Grøtte, I.P. & McCabe, S. (2019). Overtourism, optimization, and destination performance indicators: a case study of activities in Fjord Norway. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–15. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1533020>

- Peeters, P., Higham, J., Cohen, S., Eijgelaar, E. & Gössling, S. (2019). Desirable tourism transport futures. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(2), 173-188.
- Peeters, P., Szimba, E., & Duijnsveld, M. (2007). Major environmental impacts of European tourist transport. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 83–93. doi:10.1016/j.jtrangeo.2006.12.007
- Pietikäinen, S. & Mäntynen, A. (2009). *Kurssi kohti diskurssia*. Tampere: Vastapaino.
- Pietikäinen, S. & Mäntynen, A. (2019). *Uusi kurssi kohti diskurssia*. Tampere: Vastapaino.
- Pietikäinen, S. (2000). *Discourses of differentiation: Ethnic representations in newspaper texts*. University of Jyväskylä.
- Pink, S. (2008). Sense and sustainability: The case of the Slow City movement. *Local Environment*, 13(2), s. 95-106. doi:10.1080/13549830701581895.
- Preston, P. & Silke, H. (2011). Market 'realities': De-coding neoliberal ideology and media discourses. *Australian Journal of Communication*, 38(3), 47–64.
- Raatikainen, P. (2004). *Ihmistieteet ja filosofia*. Helsinki: Gaudeamus.
- Rantala, O., Salmela, T., Valtonen, A. & Höckert, E. (2020). Envisioning tourism and proximity after the antropocene. *Sustainability (Basel, Switzerland)*, 12(10), 3948. doi:10.3390/su12103948
- Räikkönen, J., Marjanen, H., Kohijoki, A. & Lahovuori, I. (2018). Matkailuelämyksiä ilman matkaa? Fokusryhmätutkimus matkailutyypistä kulutuksesta osana kuluttajan arkea. *Matkailututkimus*, 14(2), 24–43. Haettu 6.1.2020 osoitteesta <https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/77387/38524>
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006). KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. 5.6. *Sosiaalinen konstruktionismi*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietovarasto. Haettu 3.10.2020 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus>
- Saarinen, J. & Gill, A. M. (2019). *Resilient destinations and tourism: Governance strategies in the transition towards sustainability in tourism*. London; New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Salonen, T. (2015). *Metodi, teoria ja filosofia: synteettisiä kiteytymiä*. Teoksessa T. Salonen & Sotasaari, S. I. (toim). *Ajatuksia tutkimiseen: Metodisia lähtökohtia*. Lapin yliopisto.
- Santanen, L. (2020) Mitkä ovat matkailun trendit vuonna 2020? Haettu 12.3.2021 osoitteesta: <https://www.seikkailijattaret.fi/mitka-ovat-matkailun-trendit-vuonna-2020/>
- Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2016). A report on the Paris Climate Change Agreement and its implications for tourism: why we will always have Paris. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(7), 933–948. doi:10.1080/09669582.2016.1187623

- Selänniemi, T. (2003). On holiday in the liminoid playground: Place, time, and self in tourism. Teoksessa B. McKercher & T. Bauer (toim.) *Sex and tourism: Journeys of romance, love, and lust*. (s. 19-31). New York: Haworth Hospitality Press.
- Seppänen, J. & Väliverronen, E. (2012). *Mediayhteiskunta*. Tampere: Vastapaino.
- Serdane, Z., Maccarrone-Eaglen, A. & Sharifi, S. (2020). Conceptualising slow tourism: a perspective from Latvia. *Tourism Recreation Research*, 45(3), 337–350.
- Sharpley, R. (2009). *Tourism development and the environment: Beyond sustainability?* London; Sterling, VA: Earthscan.
- Sheldon, P. J. (2020). Designing tourism experiences for inner transformation. *Annals of tourism research*, 83, 102935. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102935>
- Slevitch, L. (2011). Qualitative and quantitative methodologies compared: Ontological and epistemological perspectives. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 12(1), 73-81. <https://doi.org/10.1080/1528008X.2011.541810>
- Slow Food. (2020). Our history. Haettu 19.8.2020 osoitteesta <https://www.slowfood.com/about-us/our-history/>
- Säynäjäkangas, J. (2019). Nähdä metsä puilta. Yhteismitallisuus ympäristökysymyksenä. *Tiede & Edistys* 2/2019, 87–119.
- Säynäjäkangas, J., Honkasilta, J., & Veijola, S. (2016). Hiljaisuutta pyytämässä. *Niin & näin : filosofinen aikakauslehti*, (4), 126-129.
- Tervo-Kankare, K. (2017). Kestävä matkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. (s. 235-240). Rovaniemi: Lapland University Press.
- The Slow Movement: making a connection. (2020). Haettu 21.10.2020 osoitteesta <https://www.slowmovement.com/>
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Uudistettu laitos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Tyrväinen, L. (2017). Matkailun ympäristövaikutukset. Teoksessa J. Edelheim, H. Ilola & Björk, P. (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. (s. 93–99). Rovaniemi: Lapland University Press.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2020). Kevään 2020 toimialojen näkymät: Matkailuala. (TEM julkaisuja 6/2020). Haettu 16.11.2020 osoitteesta: <https://tem.fi/julkaisu?pubid=URN:NBN:fi-fe2020060240175>
- UNWTO (2019). World Tourism Organization and International Transport Forum (2019), Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results, UNWTO, Madrid, Haettu 26.8.2020 osoitteesta: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284416660>

Veijola, S. (2014). Towards silent communities. Teoksessa Veijola, S., Germann Molz, J., Pyyhtinen, O., Höckert, E. & Grit, A. (toim.) *Disruptive tourism and its untidy quests: Alternative ontologies for future hospitalities*. (s. 68–95). Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Veijola, S., Höckert, E., Carlin, D., Light, A., Säynäjäkangas, J. (2019). The Conference reimagined. Postcards, letters, and camping together in undressed places. *DigitHVM revista digital d'humanitats*, 24, doi:10.7238/d.v0i24.3168

Veijola, S., Ilola, H. & Edelheim, J. (2013). Johdanto matkailun tutkimukseen. Teoksessa S. Veijola (toim.) *Matkailututkimuksen lukukirja*. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus.

Veijola, S., Säynäjäkangas, J., Carlin D., Honkasilta, J., Höckert, E., Light, A. & Vikman, N. (2018). *Matkasanakirja hiljaisuuteen*. Helsinki: ntamo.

Veijola, S. (2020). "Näkökulmia globaaliin lokaalissa: Kestävän kasvun monitieteiset mittarit". *Sosiaalityön tutkimuksen päivät 2019*, Lapin yliopisto, 9.5.2019, järjestäjänä Sosiaalityön tutkimuksen seura.

Veijola, S. & Jokinen, E. (1994). The Body in tourism. *Theory, Culture & Society*, 11(3), 125–151.

Veijola, S. & Kyyrö, K. (toim.) (2020) Kestävän matkailun monitieteiset mittarit kulttuuriympäristöissä. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 26/2020*. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-934-9>. Kirjoittajat S. Veijola, K. Kyyrö, J. Jokimäki, H. Hautajärvi, A. Matila, S. Jutila, H. Lonkila, H. Pasanen ja A. Makkonen.

Väliverronen, E. (1998). Mediatekstistä tulkintaan. Teoksessa Kantola, A., Moring, I. & E. Väliverronen (toim.) *Media-analyysi: Tekstistä tulkintaan*. Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

World Travel & Tourism Council (2020). World Travel & Tourism Council (WTTC) represents the travel & tourism sector globally. Haettu 27.11.2020 osoitteesta <https://wttc.org/>

LIITE 1

Aineistoluettelo:

1. Yle, 21.7.2019, "En uhraa elämäni sille, että maailmasta tulisi parempi paikka" – yksilön ilmastovastuuseen kuuluu paljon muutakin kuin omat kulutusvalinnat
2. Kaleva, 29.9.2019, Massaturismi ei tule loppumaan, mutta lentämiselle tulee haastajia – "Jos presidentti Niinistö matkustaisi junalla Englantiin, moni voisi tehdä samoin"
3. Yle, 25.7.2018, Pikkuteiden kahvilat löysivät hyvän kohderyhmän tuomaan euroja maaseudulle: "Tämän päivän motoristi on varakas"
4. Yle, 16.6.2019, He matkustavat junalla pohjoisen kautta maailmalle, vaikka se on kallista ja hidasta – saastuttaa huomattavasti vähemmän kuin laivailu, mutta onko siinä järkeä?
5. Yle, 14.1.2019, Ilmastohuoli kasvaa – lentämistä välttävät järjestävät omat matkamessunsa: "Matkustaminen vaatii ajattelutavan muutoksen"
6. Iisalmen Sanomat, 28.9.2020, Instagram on lähimatkailulle mahdollisuus, mutta selfie-tikku voi tulla kokemuksen tielle – "Meille parasta on, että ihmiset jakavat autenttisia ja oikeita kokemuksia"
7. Yle, 26.5.2020, Jatkuva matkustaminen ei ole tervettä, ymmärsi matkabloggari Veera Papinoja, kun korona pysäytti lähes kaiken lentoliikenteen
8. Iltalehti, 14.1.2020, Näin reissaat Kreikkaan vastuullisemmin – alan asiantuntija Katja neuvoo
9. Kaleva, 4.6.2019, Maata pitkin matkustamisessa kiehtovat mielenkiintoiset kohtaamiset ja vapaus – ota talteen matkavinkit Pohjois-Suomesta kolmeen suuntaan
10. Kaleva, 13.1.2021, Kaksi runoilijaa ryhtyi kapinaan nopeaa maailmaa vastaan ja alkoi kirjoittaa toisilleen kirjoja matkoilta – Mutta voiko matkakirjeen kirjoittaa myös kotisohvalta?
11. Ilta-Sanomat, 17.1.2020, Matkailun ammattilainen vinkkaa kohteen, josta tulee lähivuosina hitti – tässä ovat matkailun uudet trendit
12. Yle, 17.11.2018, Junalla ja laivalla Ruotsista Australiaan – tv-meteorologi tempaisee tekeillä "ilmastomatkan", joka kouraisee tuntuvasti kukkaroa
13. Ilta-Sanomat (menaiset), 25.12.2020, Määränpää tuntematon
14. Maaseudun Tulevaisuus, 27.12.2018, Lentäminen saattaa poistua muodista – Maata pitkin matkailevien Facebook-ryhmä kasvoi nopeasti
15. Ilta-Sanomat, 10.01.2021, "Suomessa on tajuttomia helmiä" – Riku ja Tunna paljastavat suosikkikohteensa kotimaassa
16. Yle, 20.6.2020, Millainen on glamping-loma? Entä mitä teet staycationin aikana? Testaa lomakauden alkajaisiksi tietämyksesi matkailun trendeistä
17. Yle, 5.5.2020, Kati Kelolan kolumni: Nyt on aika(a) ajatella matkailua uusiksi
18. Iltalehti, 15.02.2019, Lentämättä Eurooppaan - kätevä uutuuspalvelu auttaa matkan suunnittelussa

19. Ilta-Sanomat, 28.1.2019, Santeri lopetti lentomatkailun 27 vuotta sitten – suosikkireitti Helsingistä Kööpenhaminaan maksaa alle satasen