



LAPIN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF LAPLAND

Milla Koski-Vähälä

HUIPPU-URHEILUN JA KESTÄVYYDEN KILPAJUOKSU

Diskurssianalyttinen tarkastelu yleisurheilijoiden lentomatkustamisesta

Lapin yliopisto

Pro Gradu –tutkielma

Matkailututkimus

2026

Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: HUIPPU-URHEILUN JA KESTÄVYYDEN KILPAJUOKSU: Diskurssi-analyytinen tarkastelu yleisurheilijoiden lentomatkustamisesta

Tekijä: Milla Koski-Vähälä

Koulutusohjelma/oppiaine: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradu -tutkielma

Sivumäärä: 60 + 1 liite

Vuosi: 2026

TIIVISTELMÄ

Huippu-urheilu rakentuu globaalin liikkuvuuden varaan, jossa lentäminen näyttäytyy tehokkuuden vuoksi keskeisenä mutta samalla ympäristön kannalta ongelmallisena käytäntönä. Tästä huolimatta lentämisen välttämättömyyttä rakentavat normit ja diskurssit huippu-urheilussa ovat jääneet vähälle huomiolle tutkimuskentällä. Tämän pro gradu –tutkielman tavoitteena on tuoda oma panoksensa tähän urheiluun liittyvän matkustamisen kestävyyttä koskevaan keskusteluun tarkastelemalla, miten yleisurheilijat jäsentävät lentämistä kestävyyttä ja ympäristövastuuta korostavassa yhteiskunnassa.

Tutkimus sijoittuu sosiaalisen konstruktionismin kentälle, jossa todellisuutta rakennetaan sosiaalisissa prosesseissa. Teoreettismetodologinen viitekehys rakentuu kriittisen diskurssi-analyysin ja kriittisen ekolinguistiikan ympärille, jotka yhdessä legitimoinnin, luonnollistamisen ja ympäristövastuun käsitteiden kanssa auttavat tarkastelemaan lentämisen oikeuttamista sekä ympäristön kannalta kestävämmien kertomusten syntymistä. Tutkimuksen pää-tutkimuskysymys on: Miten ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välinen ristiriita rakentuu yleisurheilijoiden puheessa? Päättämiskysymystä tukevat seuraavat osakysymykset: 1) Miten yleisurheilijat oikeuttavat lentämistä huippu-urheilussa? 2) Miten urheiluyhteisön normit, odotukset ja kulttuuriset käytännöt rakentavat ja rajaavat hyväksyttäviä matkustusvalintoja? 3) Miten toimijuus, vastuu ja kestävä matkustamisen muutoksen mahdollisuudet rakentuvat ja rajautuvat yleisurheilijoiden puheessa?

Tutkimus on laadullinen, ja aineisto muodostuu suomalaisille yleisurheilijoille suunnatusta laadullisen kyselyn vastauksista sekä kansainvälisiä yleisurheilijoita käsittelevistä artikkeleista. Kriittisen diskurssi-analyysin avulla tarkastellaan lentämiselle annettujen merkitysten rakentumista, uusintamista ja muovaamista.

Tulokset osoittavat, että lentäminen rakentuu hegemonisesti välttämättömäksi ja urheiluyhteisön tukemaksi normiksi mutta myös ongelmalliseksi osaksi huippu-urheilua ylläpitäen samalla ympäristövastuun ja huippu-urheilun välistä ristiriitaa. Aineistosta nousee myös ristiriitaa haastavia ja ratkaisuja esittäviä diskursseja. Havainnot kytkeytyvät kestävä matkailun keskusteluun korostaen, että muutos edellyttää yksilöiden lisäksi rakenteellisia ja institutionaalisia ratkaisuja. Jatkotutkimuksen kannalta olisi tärkeää tarkastella urheilijoiden todellista käyttäytymistä sekä sitä, miten ympäristöön liittyvät asenteet, normit ja käytännöt vaihtelevat eri urheilulajeja edustavien urheilijoiden välillä.

AVAINSANAT: huippu-urheilu, lentomatkustaminen, ympäristövastuu, kriittinen diskurssi-analyysi, kriittinen ekolinguistiikka, legitimointi, luonnollistaminen

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	5
1.1 Johdatus matkustamiseen osana huippu-urheilua	5
1.2 Aiempi tutkimus lentomatkustamisesta	7
1.3 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset	10
1.4 Tutkimusasetelma ja aineisto	11
1.5 Tutkielman rakenne	13
2. TEOREETTISMETODOLOGINEN VIITEKEHYS	15
2.1 Ympäristövastuu käsitteenä	15
2.2 Kriittinen diskurssianalyysi pääteorianä	16
2.3 Lentomatkustamisen legitimointi ja luonnollistaminen	18
2.4 Lentomatkustaminen ekologisesti kestävämmänä kertomuksena	21
3. AINEISTON TUOTTAMINEN JA ANALYSOINTI	23
3.1 Laadullinen kysely ja verkkoartikkelit aineistona	23
3.2 Kriittinen diskurssianalyysi analyysitapana	25
3.3 Tutkimuksen etiikka	28
4. LENTÄMISEN JA YMPÄRISTÖVASTUUN RISTIRIIDAN RAKENTUMINEN HUIPPU-URHEILUSSA	31
4.1 Lentämisen oikeuttaminen	31
4.2 Lentämisen normatiivisuus ja hyväksyttävien valintojen rajautuminen ..	35
4.3 Ympäristötietoisuus ja lentämisen ristiriidan diskursiivinen rakentuminen	38
4.4 Ristiriidan diskursiivinen ylläpito huippu-urheilussa	39
5. RISTIRIITAA HAASTAMALLA KOHTI KESTÄVÄMPÄÄ HUIPPU-URHEILUA?	41
5.1 Ristiriidan haastaminen	41
5.2 Vastuun ja esimerkillisyyden kautta kohti kestävämpää huippu-urheilun tulevaisuutta	43
6. JOHTOPÄÄTÖKSET	49
LÄHTEET	53
LIITE 1: Aineistoluettelo artikkeleista, blogiteksteistä ja haastatteluista	61

Kuvaluettelo

1. Timanttiliigan kilpailukalenteri 2026.....6
2. Laadullisessa kyselyssä esitetyt kysymykset.....24
3. Tekstianalyysissä syntyneet teemat, päädiskurssit sekä niiden aladiskurssit.....28

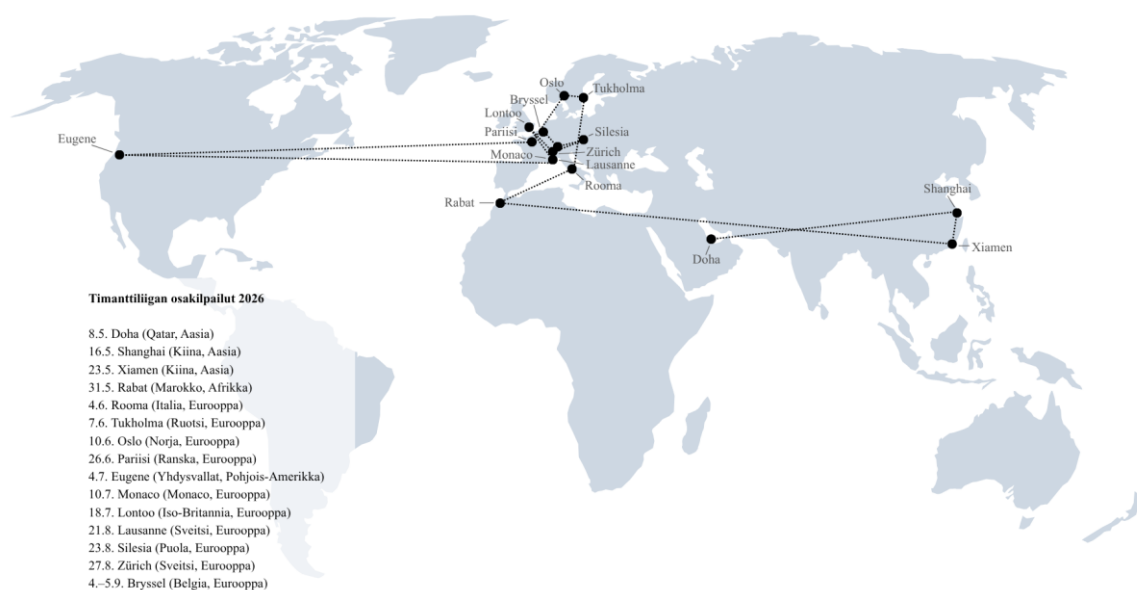
1. JOHDANTO

1.1 Johdatus matkustamiseen osana huippu-urheilua

Ilmastonmuutoksen kiihtyminen ja maapallomme hyvinvoinnin heikkeneminen haastavat kaikki yhteiskunnan sektorit tarkastelemaan toimintaansa uudelleen: urheilu ei ole tästä poikkeus. Nykyisin huippu-urheilu rakentuu yhä useammin globaalisti järjestettävien tapahtumien, tiiviiden kilpailusarjojen ja otteluohjelmien varaan. Arvokisat, tenniksen ATP-kierue, yleisurheilun Timanttiliiga ja Pohjois-Amerikassa pelattava jääkiekon NHL ovat esimerkkejä toimintaympäristöistä, joissa liikkuminen on paitsi välttämätöntä myös laajuudeltaan poikkeuksellista. Esimerkiksi NHL:ssä kauden 2025–2026 aikana yhdelle joukkueelle kertyi keskimäärin lähes 65 000 kilometriä (Speros, 2025). Tenniksen ATP-pelaajilla vastaava lukema pelaajaa kohti oli vuonna 2023 noin 122 000 kilometriä (ATP, 2023). Kun nämä luvut kertaantuvat vielä osallistujamäärällä ja vuosittain, ei ole ihme, että juuri matkustamisen on todettu aiheuttavan suurimman osan urheilutapahtumien hiilijalanjäljestä (Dolf & Teehan, 2015; Mastromartino ym., 2018).

Matkustaminen ja erityisesti lentäminen sen aiheuttaman suuren ympäristökuorman vuoksi kyseenalaistetaan vahvasti kestävän matkailun kontekstissa (Holden & Linnerud, 2015; Peeters, 2017). Monissa urheiluorganisaatioissa matkustamisen aiheuttamat ympäristöhaasteet ovat hyvin tunnistettuja ja niihin pyritään reagoimaan esimerkiksi vastuullisuus- ja kestävyysstrategioilla. Kuitenkin useimmiten ilmaston muutoksen kannalta toimet ovat liian varovaisia. Esimerkiksi tenniksessä pelaajia kannustetaan kompensoimaan heille kertyneet matkustuskilometrit (ATP, 2023). Sen sijaan todelliseen ongelmaan eli matkustuksen tarpeeseen ja laajuuteen ei puututa. Myös yleisurheilussa lentämisen nähdään olevan välttämätön osa nykypäivän huippu-urheilua (Suomen Urheiluliitto, 2024, s. 3–4; World Athletics, 2020). Lentämisestä on muodostunut hallitseva ja sosiaalisesti hyväksytty normi, jonka kyseenalaistaminen on harvinaista. Ruotsalainen suunnistaja Gustav Bergman on kuitenkin ollut haastamassa tätä normia luopuessaan lentämisestä ja matkustaessaan kansainvälisiin kisoihin maata pitkin (Vanhatalo, 2024). Bergmanin esimerkki avaa samalla keskustelun kestävimmistä tavoista järjestää kansainvälistä urheilua.

Urheilun ympärille rakennetuilla rakenteilla on kuitenkin merkittävä rooli siinä, minkä verran matkustamista huippu-urheilu edellyttää. Yksi rakenteellisista tekijöistä on lajin kansainväliset kilpailukalenterit, jotka on pitkälti rakennettu urheilun ja kaupallisuuden ehdoilla. Kestävyyden näkökulmasta näissä olisi vielä paljon kehittämisen varaa. (Gammelsæter & Loland, 2023, s. 104, 109–113, 117.) Esimerkkinä voidaan tarkastella yleisurheilun korkeimman tason kilpailusarjaa, Timanttiliigaa, jonka vuoden 2026 kilpailukalenteri (kuva 1) jakautuu 15 osakilpailuun ja neljälle eri mantereelle (Wanda Diamond League, 2025).



Kuva 1 Timanttiliigan kilpailukalenteri 2026. Lähde: Wanda Diamond League, 2025.

Urheilun aiheuttamaa hiilijalanjälkeä voidaan konkreettisesti pienentää vähentämällä lentämistä, kasvattamalla ajoneuvojen täyttöastetta ja valitsemalla vähäpäästöisempiä kulkutapoja (Dolf & Teehan, 2015, s. 244). Hyvänä esimerkkinä toimii Timanttiliigan Oslon ja Tukholman osakilpailut 2024, jolloin urheilijat ja henkilöstö matkustivat junalla lentämisen sijaan. Junamatkustaminen aiheutti vain murto-osan siitä kasvihuonekaasujen määrästä mitä lentomatkustaminen olisi aiheuttanut. (World Athletics, 2024, s. 12) Onnistuneesta kokeilusta huolimatta yleisurheilijoiden matkustamista Timanttiliigassa voitaisiin edelleen kehittää kestävämmäksi alueellisilla painotuksilla ja mannertenvälisiä lentoja välttämällä (Gammelsæter & Loland, 2023, s. 117).

Tässä pro gradu -tutkielmassa keskitytään lentämisen välttämättömyyden ja ympäristön kestävyiden välille muodostuvaan ristiriitaan. Tutkimuksessa tarkastellaan erityisesti sitä, miten yleisurheilijat merkityksellistävät ja oikeuttavat lentämistä osana huippu-urheilua sekä miten urheiluyhteisö tukee tai haastaa kestävämpien matkustusvalintojen tekemistä. Lisäksi tutkimuksessa tarkastellaan huippu-urheilun mahdollisuuksia muovautua ympäristöystävällisemmäksi ja matkailun kestävyttä edistäväksi toiminnaksi.

1.2 Aiempi tutkimus lentomatkustamisesta

Lentomatkustaminen on laajalti tutkittu ilmiö. Tutkimuksissa on esimerkiksi muodostunut laaja konsensus siitä, että lentäminen on merkittävä hiilidioksidipäästöjen aiheuttaja (Gössling ym., 2009; Gössling & Dolnicar, 2023; Gössling & Humpe, 2020). Vaikka vapaa-ajan matkailijat ovat määrällisesti suurin matkailijaryhmä (Gössling & Dolnicar, 2023, s. 3), yli puolet lentämisen kokonaispäästöistä aiheutuu erittäin paljon matkailevasta joukosta, joka on arviolta enintään 1 % maailman väestöstä (Gössling & Humpe, 2020, s. 1). Tämä ryhmä koostuu pitkälti varakkaista ihmisistä, jotka omistavat oman lentokoneen, mutta sen lisäksi paljon matkaileviin voidaan laskea kuuluvaksi aktiivisimmat työmatkailijat (Gössling & Dolnicar, 2023, s. 3–4) sekä huippu-urheilijat, joiden kansainvälinen kilpailutoiminta edellyttää toistuvaa lentämistä (Gammelsæter & Loland, 2023).

Tietoisuus lentämisen ympäristöhaitoista on kuitenkin vaihdellen siirtynyt käytännön tasolle. Sitä on myös pyritty ymmärtämään ja selittämään tutkimuksissa eri teorioiden kautta. Esimerkiksi Oates ja McDonald (2014) tarkastelivat kahden ryhmän lentomatkailuun liittyviä asenteita ja käyttäytymistä. Ensimmäiseltä ryhmältä kysyttiin omasta viimeisimmästä lennosta ja sen ostopäätöksestä. Toisen ryhmän kanssa keskusteltiin yleisemmin lentämisestä ja sen aiheuttamista tunteista. Haastatteluissa piirtynyt kuva tutkittavien asenteista ja käyttäytymisestä oli kuitenkin hyvin eriävä ryhmien kesken. Oates ja McDonald tunnistivat, että ensimmäiselle haastatteluryhmälle osoitettujen kysymysten avulla ymmärrettiin haastateltavien käyttäytymistä, mutta ei asenteita. Toiselle ryhmälle esitetyt kysymykset avasivat taas haastateltavien asenteita ja aikomuksia, muttei todellista käyttäytymistä. Sen myötä Oates ja McDonald painottavatkin, etteivät asenteet tai aikomukset kerro todellisuutta käyttäytymisestä tai päinvastoin.

Matkailijoiden asenteita ja käyttäytymismalleja lentomatkailussa tarkastellaan myös Järvinen (2025) pro gradu –tutkielmassa. Myös Järvinen päätyy siihen lopputulokseen, ettei ympäristötietoisuus tai muut ympäristön kestävyyttä tukevat asenteet tarkoita automaattisesti käyttäytymistä niiden mukaisesti ja nostaakin esiin asenteiden ja käyttäytymisen välisen kuilun. Cohenin, Highamin ja Reisin (2013, s. 984) tutkimuksessa tätä kuilua selitetään sillä, että lomaillessa matkailijat haluavat irrottautua hetkellisesti omista arvoistaan ja arkipäivän toimintatavoistaan, jolloin esimerkiksi arjessa näkyvät ympäristötietoiset valinnat eivät automaattisesti johda ympäristötietoiseen matkustuskäyttäytymiseen. Toisaalta Xu, Huang ja Whitmarsh (2020) havaitsivat tutkimuksessaan, että arjen ympäristömyönteinen käyttäytyminen on yhteydessä ympäristömyönteisempään käyttäytymiseen myös matkalla.

Asenteiden ja käyttäytymisen välistä ristiriitaisuutta voidaan tarkastella myös kognitiivisen dissonanssin kautta. Kognitiivisella dissonanssilla tarkoitetaan epämukavuuden tunteita aiheuttavaa tilannetta, jossa oma käyttäytyminen ei kohtaa omien asenteiden ja näkemysten kanssa (Festinger, 1957). Lentomatkustamisen kontekstissa tästä hyvä esimerkki on lentohäpeä, joka aiheutuu lentämisen aiheuttamista epämukavuuden ja syyllisyyden tunteista (Gössling, Humpe & Bausch, 2020). Kognitiivisen dissonanssin aiheuttamaa ristiriitaa, kuten lentohäpeää, pyritään helpottamaan esimerkiksi puolustusmekanismeilla, kuten kieltämisellä tai perustelemalla lentämistä sen välttämättömyydellä (Lundin, 2021, s. 1). Gössling ym. (2020) ovatkin huomanneet, että lentohäpeästä huolimatta matkailijat välttelevät helposti vastuun ottamista aiheuttamistaan päästöistä. Toisaalta myös yhteiskunnassa vallitsevan normin lentämisen välttämättömyydestä on havaittu oikeuttavan hyperliikkuvuuden ja korkeapäästöiset matkustustavat (Becken, 2007; Gössling & Peeters, 2007; Gössling ym., 2020).

Samanaikaisesti lentohäpeän esiin nouseminen kuitenkin heijastaa myös muutosta lentämiseen kiinnittyvissä sosiaalisissa normeissa, jotka ovat aiemmin vahvasti oikeuttaneet ja ylläpitäneet hyperliikkuvuuden sekä korkeapäästöisten matkustustapojen, kuten lentämisen suosiota (Gössling & Peeters, 2007; Gössling ym., 2020). Myös Ullströmin, Stripplen ja Nicholasin (2021) sekä Kreilin (2021) tutkimus tukee tätä osoittaen, että lentämisen ympäristövaikutuksia koskeva tietoisuus sekä normatiivinen kritiikki ovat lisääntyneet.

Havainnot normien kyseenalaistamisesta ovat kuitenkin tärkeitä kestävämmän matkustuskäyttäytymisen näkökulmasta. Lentomatkustamisessa sosiaalisilla normeilla on merkittävä rooli matkustuskäyttäytymistä ohjaavana tekijänä (Castel, 2024). Gössling ja Dolnicar

(2023) näkevätkin, että sosiaalsiin normeihin kohdistuvia kollektiivisia toimia tarvitaan. Niiden avulla pystyttäisiin myös muovaamaan yksilöiden identiteettiä ja sosiaalista pääomaa kestävämpää matkustuskäyttäytymistä tukevammaksi.

Lentämiseen liittyvää aiempaa tutkimusta voidaan tarkastella myös urheilun ja huippu-urheilun kontekstissa. Esiin nousee erityisesti tutkija Janse van Rensburgin ja hänen tutkijakollegoidensa lukuisat tutkimukset liittyen lentomatkustamisen aiheuttamiin vaikutuksiin urheilijoiden suorituskykyyn ja vireystilaan (ks. esim. Janse van Rensburg ym., 2021; Fabunmi ym., 2026). Esimerkiksi matkustamisen aiheuttaman väsymyksen ja aikaeroräskityksen on todettu vaikuttavan kielteisellä tavalla muun muassa huippu-urheilijoiden kognitiiviseen ja fyysiseen suorituskykyyn heikentäen samalla unen laatua ja kestoja (Fabunmi ym., 2026).

Urheilun ja huippu-urheilun kontekstissa lentämisen tarkastelu sen kestävyysnäkökulmasta on tutkimuksissa vielä melko vähäistä. Esimerkiksi isojen urheilutapahtumien kestävyys (ks. esim. Mascarenhas ym., 2021) sekä olympiaurheilijoiden ympäristötietoisuus (ks. esim. Manoli ym., 2025) on kiinnostanut tutkijoita, mutta lentomatkustaminen on jäänyt näissä pieneen rooliin, vaikkakin urheilijoiden, heidän tukijoukkojensa ja välineiden kuljettaminen ympäri maailmaa tekevät huippu-urheilusta kaikkea muuta kuin ympäristöystävällistä toimintaa (Gammelsæter & Loland, 2023, s. 105).

Lentämisen kestävyysaspektin esiin nostaa kuitenkin Lerhon (2024) ampumahiihtäjiä tarkasteleva pro gradu -tutkielma. Tutkimuksessa esiin nousee erityisesti ampumahiihtäjien matkustamista koskeva päätösvallan vähyys, joka vaikeuttaa urheilijoiden mahdollisuuksia tehdä kestävämpiä matkustusvalintoja. Tutkielmassaan Lerho ehdottaa, ettei matkustuskäyttäytyminen muuttuisi, vaikka urheilijat pystyisivät vaikuttamaan siihen enemmän. Syynä on kaikessa huippu-urheilijoiden toiminnassa voimakkaasti läsnä oleva suorituskeskeisyys, joka sivuuttaa helposti myös ympäristötietoiset valinnat (Backmann & Svensson, 2023, s. 727; Bende, 2012, s. 21).

Aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa lentomatkustaminen on tunnistettu merkittäväksi ympäristön kestävyyttä heikentäväksi tekijäksi ja sitä onkin tarkasteltu muun muassa käyttäytymisen, asenteiden ja sosiaalisten normien roolin kautta (ks. esim. Cohen ym., 2013; Gössling & Dolnicar, 2023; Järvinen, 2025). Nämä ovat kuitenkin erityisesti huippu-urheilun kontekstissa jääneet vähemmälle huomiolle. Tämä tutkimus täydentää tätä tutkimustiedossa

olevaa aukkoa tarkastelemalla huippu-urheilijoiden lentämistä osana kestävän matkailun kontekstia.

1.3 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset

Tämän tutkimuksen tavoitteena on tuoda näkyväksi yleisurheilijoiden käsityksiä huippu-urheilussa vallalla olevasta ‘lentämisen välttämättömyydestä’ sekä havainnoida sitä, miten sosiaalinen ympäristö (urheiluyhteisö) ohjaa ja rajaa yleisurheilijoiden mahdollisuuksia tehdä kestävämpiä valintoja. Tässä tutkimuksessa urheiluyhteisön käsite sidotaan yleisurheilun ympärillä toimivaan sosiaaliseen ja kulttuuriseen yhteisöön, johon kuuluvat urheilijat, valmentajat, urheiluseurat ja yleisurheilun lajiorganisaatiot.

Yleisurheilijoiden lentämisen tarkastelu tapahtuu diskurssien ja kriittisen diskurssianalyysin avulla. Diskursseilla tarkoitetaan merkityksellistämisen tapoja, joilla rakennetaan kulttuurisesti rajoittuneita merkityksiä lentämisestä (Pietikäinen & Mäntynen, 2019, s. 28). Kriittinen diskurssianalyysi toimii tutkimuksessa sekä teoreettisena lähtökohtana että analyysimenetelmänä.

Tutkimuksen teoreettismetodologinen viitekehys muodostuu kriittisestä diskurssianalyysin ohella kriittisestä ekolinguistiikasta. Kriittinen diskurssianalyysi on yksi diskurssintutkimuksen teoreettisista ja metodologisista lähtökohdista (Lehti, Haapanen & Kääntä, 2018, s. 1), jossa kiinnostus kohdistuu kielen rakentamaan ja uusintamaan kuvaan vallasta ja yhteiskunnallisesta hyväksyttävyydestä (Gee, 2011; Wodak, 1996). Ekolinguistiikka vahvistaa kriittistä diskurssianalyysia kohdentamalla kielen tarkastelun erityisesti ekologisesti kestävämmiin ja kestäviin kertomuksiin (Stibbe, 2014, s. 121–123, 165). Viitekehystä tuetaan legitimoinnin ja luonnollistamisen käsitteillä, joilla tarkastellaan sosiaalisissa käytännöissä tapahtuvia prosesseja (Garcia-Jerez, 2016; van Leeuwen, 2007). Tietystä toimintatavasta, kuten lentämisestä, tulee legitimointiprosessin kautta oikeutettua (Nybom, Virtanen & Järvenpää, 2019) kun luonnollistamisprosessissa se saa itsestään selvyiden piirteitä (Garcia-Jerez, 2016). Teoreettinen viitekehys tarjoaakin pohjan tarkastella sitä, miten lentäminen muotoutuu sosiaalisesti hyväksytyksi toiminnaksi.

Tutkimuksen päätutkimuskysymyksenä toimii: *Miten ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välinen ristiriita rakentuu yleisurheilijoiden puheessa?*

Pääkysymystä tukee kolme osakysymystä:

- 1) *Miten yleisurheilijat oikeuttavat lentämistä huippu-urheilussa?*
- 2) *Miten urheiluyhteisön normit, odotukset ja kulttuuriset käytännöt rakentavat ja rajaavat hyväksyttäviä matkustusvalintoja?*
- 3) *Miten toimijuus, vastuu ja kestävän matkustamisen muutoksen mahdollisuudet rakentuvat ja rajautuvat yleisurheilijoiden puheessa?*

1.4 Tutkimusasetelma ja aineisto

Tämä tutkimus pohjautuu sosiaalisen konstruktionismin perinteeseen ja tarjoaa siten paradigman tavoin tutkimusta ohjaavan näkökulman (Botterill & Platenkamp, 2012). Sosiaalista konstruktionismia kuvataan laajana sateenvarjokäsitteenä, joka kattaa allensa monia, myös toisiinsa nähden ristiriidassa olevia näkemyksiä (Niska ym., 2024, s. 13). Moninaisuudesta huolimatta sosiaalista konstruktionismia luonnehditaan yhteiseksi näkökulmaksi siitä, kuinka sosiaalisten prosessien avulla, esimerkiksi kielellisessä vuorovaikutuksessa, rakennamme tai olemme rakentamatta yhteiskunnallista todellisuuttamme sekä annamme sille merkityksiä (Burr, 1995, s. 2–3; Niska ym., 2024, s. 50, 52).

Burr'n (1995, s. 3–5) mukaan sosiaalisen konstruktionismin voidaan nähdä haastavan positiivistiset ja empiristiset todellisuudenkäsitykset, sillä voimme ymmärtää todellisuuden omista lähtökohdistamme, eri kulttuurisissa ja historiallisissa olosuhteissa, hyvin erinäköisenä. Sosiaalinen konstruktionismi kuittaakin usein olemassaoloa ja todellisuutta tarkastelevat pohdinnat ontologisella tyhjyydellä, mutta tämä ei tarkoita sitä, etteikö kielen ulkopuolelle jäävää todellisuutta olisi (Hosking, 2011, s. 57). Tiedon rakentuminen sosiaalisissa prosesseissa nostaa yleensä epistemologisesti esiin tiedollisen relativismin, jossa todellisuudesta tiedon tuottaminen tapahtuu diskurssien avulla (Burr, 2015, s. 94–95). Sosiaalinen konstruktionismi ei tähtää niinkään todellisuuden objektiiviseen kuvaamiseen, vaan sen pyrkimyksenä on hahmottaa esimerkiksi, miten kieli muovaa yhteiskuntaamme (Niska ym., 2024, s. 33). Tämän myötä myös tässä tutkimuksessa tarkoituksena ei ole tehdä yleispäteviä päätelmiä, vaan ymmärtää yleisurheilijoiden luomia diskursseja lentomatkustamisesta.

Tutkimus edustaa laadullista tutkimusta, joka mahdollistaa moniulotteisen ja kontekstuaalisesti sidotun ilmiön syvällisemmän tarkastelun (Richards & Morse, 2012). Tutkimukseni

aineisto koostuu kahdesta osasta: laadullisen kyselyn avulla tuotetusta aineistosta sekä internetistä kerätystä kansainvälisestä artikkeliaineistosta. Kyselyn avulla kerättiin yli 18-vuotiaiden suomalaisten yleisurheilijoiden näkemyksiä lentämisestä osana huippu-urheilua. Kysely toteutettiin Webropol-kyselytyökalua hyödyntäen. Kyselyn vastausmahdollisuutena oli perinteisen kirjoittamismahdollisuuden lisäksi myös äänitysmahdollisuus mahdollistaen enemmän haastattelunomaisen vastausmahdollisuuden paikka- ja aikatauluriippumattomasti. Kyselyn vastaajia pyrittiin tavoittamaan yleisurheiluseurojen, lajiliiton sekä henkilökohtaisen Instagram-tilin kautta. Kyselyn vastausajankohta sijoittui vuoden 2026 tammi–maaliskuulle. Vastaukset vaihtelivat yksittäisistä sanoista ja lauseista pidempiin kappaleisiin. Yhteensä vastauksia kertyi 10 kappaletta, joista yksi oli äänitiedostovastaus.

Kyselyllä tuotettu aineisto antoi hyvän pohjan yleisurheilijoiden ajatuksien tarkasteluun lentämisestä, mutta aineisto jäi kuitenkin toivottua niukemmaksi, jonka myötä toiseksi aineistoksi päädyttiin keräämään vielä artikkeliaineisto. Artikkeliaineisto kerättiin verkossa saatavilla olevista kansainvälisistä artikkeleista, haastatteluista ja blogiteksteistä, joissa yleisurheilijat kertovat näkemyksiään lentomatrustamiseen liittyen. Artikkeliaineiston tavoitteena oli kuvata myös mahdollisimman hyvin yleisurheilijoiden omia ajatuksia, ja sen takia suosittiinkin tekstejä, joissa oli esimerkiksi katkelmia haastatteluista. Tässä aineistossa on kuitenkin muistettava, että useimmiten urheilijoiden puheiden ja kirjoitettujen tekstien välissä on esimerkiksi toimittaja, mikä tarkoittaa, että viestiä ei välttämättä ole välitetty sanasta saan, jolloin myös mahdollisuus väärinymmärryksille on olemassa. Yhteensä artikkeleja kertyi 16 kappaletta, joista kaikki oli englanninkielisiä ja ne oli julkaistu vuosina 2020–2026.

Vaikka tutkimukseni aineisto oli tuotettu kahdella eri tavalla, käsittellään niitä aineiston analyysivaiheessa yhtenä kokonaisena aineistona. Tutkimuksen koko aineiston analyysi pohjautuu kriittiseen diskurssianalyysiin. Diskurssianalyysi mahdollistaa kulttuuristen ryhmien, kuten urheiluyhteisön, tuottamien ja ylläpitämien itsestäänselvyyksien tunnistamisen ja ymmärtämisen (Jokinen, 2021). Analyysissä hyödynnetään erityisesti Fairclough’n kolmiulotteista mallia. Mallissa aineistoa tarkastellaan tekstin ja diskurssikäytännön tasolla sekä sosiokulttuurisella tasolla edeten samalla aineiston kuvailemisesta tulkinnan kautta selittämiseen (Fairclough, 2003, s. 79).

Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että analyysiprosessin aluksi tutustuttiin tekstiin lukemalla sitä useita kertoja läpi ja saaden siten hyvän kokonaiskuvan siitä. Tämän jälkeen hyödynnettiin tekstin analysoimisessa lingvististä analyysiä, jonka avulla pystyttiin havainnoimaan ja

kuvailemaan esimerkiksi aineiston sanastoa ja semantiikkaa. Lingvististen analysointikeinojen ohella analyysivaiheessa hyödynnettiin laadullisen sisällönanalyysin työkaluja: redusointia, klusterointia ja abstrahointia. Nämä käsittävät tekstipätkien teemoittelun, pelkistämisen ja ryhmittelyn, joiden avulla muodostettiin aineistosta diskursseja. Tätä vaihetta kuvasivat hyvin myös jatkuva diskurssien uudelleentarkastelu ja –sijoittelu sekä tarkentaminen. Lopulta kasassa oli 5 päädiskurssia ja 16 niiden alle sijoittuvaa aladiskurssia.

Tämän jälkeen siirryttiin diskurssikäytännön analyysiin, jossa jokaiselle diskurssille luotiin kuvaus sekä tarkasteltiin diskurssien välisiä suhteita. Sosiokulttuurisessa tarkastelussa diskurssit sijoitetaan osaksi sosiokulttuurista kontekstia, jotta voidaan ymmärtää ja selittää mahdollisia hegemonisten diskurssien ylläpitämiä valtasuhteita (Fairclough, 1995, s. 86, 134). Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että diskursseja tarkasteltiin osana aiempaa tutkimuskirjallisuutta.

Tutkimuksessa noudatetaan Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2023) laatimia hyvän tieteellisen käytännön periaatteita. Tutkimuskyselyyn osallistujia tiedotetaan kattavasti ennakoon tutkimuksesta ja osallistuminen on täysin vapaaehtoista. Tutkimuksessa huolehditaan tietosuojasta ja aineistojen turvallisesta säilyttämisestä sekä tuloksista ja muun materiaalin käyttämisestä raportoidaan rehellisesti ja asianmukaisilla viittauksilla. Lisäksi tutkijan oma rooli on tunnistettu osana eettistä tutkimustapaa.

1.5 Tutkielman rakenne

Tämä pro gradu –tutkielma alkaa edellä olevalla johdantoluvulla, jossa esitellään tutkimuksen aihe sekä sitä koskeva aiempi tutkimuskirjallisuus, tutkimuskysymykset ja tutkimusasetelma. Luvussa kaksi esitellään tarkemmin kriittisen diskurssianalyysin ja kriittisen ekolinguistiikan muodostama teoreettismetodologinen viitekehys. Viitekehystä tarkennetaan legitimoinnin, luonnollistamisen ja ympäristövastuun käsitteillä. Luku kolme keskittyy aineiston tuottamiseen ja analysointiin. Alussa esitellään kahden erillisen aineiston tuottamisen prosesseja sekä pohditaan aineistojen erilaisuutta. Kriittinen diskurssianalyysi toimii tutkimuksessa sekä teoreettisena lähtökohtana että analyysimenetelmänä, joten luvun kolme alla keskitytään esittelemään analyysin eteneminen vaihe vaiheelta Fairclough’n kriittisen diskurssianalyysin kolmiulotteista mallia mukaillen. Kolmannen luvun lopussa tarkastellaan vielä tutkimuseettisiä kysymyksiä. Luvussa neljä ja viisi esitellään tutkimuksessa esiin nousseet

diskurssit sekä niiden muodostamat kaksi ekolovingvististä tarinaa: luku neljä esittelee lentämisen oikeutettuna ja normalisoituna osana huippu-urheilua, kun taas luvussa viisi lentämisen ongelmallisuus huippu-urheilussa ympäristövastuun näkökulmasta tunnistetaan ja siihen kaivataan muutosta. Luvussa kuusi kiteytetään vielä yhteen vastaukset tutkimuksen tutkimuskysymyksiin sekä pohditaan tutkimuksen rajoitteita ja jatkotutkimusehdotuksia.

2. TEOREETTISMETODOLOGINEN VIITEKEHYS

2.1 Ympäristövastuu käsitteenä

Tutkimuksen tarkastelun kohteena on lentomatkustamiseen liittyvä ympäristövastuu. Ympäristövastuu liitetään usein yritysten ja organisaatioiden vastuullisuuteen, mutta yhtä lailla sitä voidaan tarkastella myös yksilöiden kautta, kuten lentomatkustamisen kontekstissa (Aarnio-Linnanvuori, 2019). Käyttäytymisen näkökulmasta ympäristövastuu voidaan määritellä toiminnaksi, jolla on vaikutuksia ympäristöön joko suorasti tai epäsuorasti (Stern, 2005). Lentomatkustamisen yhteydessä esimerkki suorasta toiminnasta voisi olla lentämisestä luopuminen tai ympäristöystävällisemmän matkustustavan valitseminen. Epäsuora toiminta voisi puolestaan olla palautteen antamista esimerkiksi lentoyhtiölle pyrkimyksenään muokata toiminnasta ympäristöystävällisempää.

Ympäristövastuuta voidaan tarkastella myös moraalisesta näkökulmasta, jolloin tarkastelun kohteeksi asettuvat kysymykset oikeasta ja väärästä sekä vastuun kohdentumisesta. Vastuuta on mahdollista tarkastella niin taaksepäin katsoen kuin myös suunnaten katseen tulevaisuuden toimenpiteisiin. (Fahlquist, 2009.) Aarnio-Linnanvuori (2019) näkeekin ympäristövastuun vastuuna tulevaisuutta sekä sen ympäristöä ja ihmisiä kohtaan. Ympäristövastuuseen liittyy näin ollen myös velvollisuuden näkökulma, jolloin vastuullisuudesta poikkeaminen voi puolestaan aiheuttaa syyllisyyden kokemuksia (Middlemiss, 2010). Lentomatkustamisen yhteydessä tätä voidaan havainnollistaa esimerkiksi lentohäpeällä, jolla viitataan lentämiseen liittyvään moraaliseen ja sosiaaliseen paineeseen sekä syyllisyyden kokemukseen (ks. esim. Gössling ym., 2020).

Yksilöiden usko omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa sekä itsensä mieltäminen vastuulliseksi toimijaksi motivoi yksilöä toimimaan ympäristön näkökulmasta kestävämmiin (Eden, 1993; Liu ym., 2012). Eden (1993) korostaa myös, että sosiaalisella ja kulttuurisella ympäristöllä on merkittävä rooli siinä, muuttuuko ympäristövastuu todelliseksi käyttäytymiseksi. Kollmuss ja Agyeman (2002) nostavat esiin myös ympäristötietoisuuden, arvot, asenteet ja tunteet ympäristövastuulliseen toimintaan vaikuttavina tekijöinä. Ympäristövastuulla nähdään olevan keskeinen rooli ympäristöhaasteiden ratkaisemisessa (Jensen & Schnack, 1997).

Ympäristövastuuta voidaan tarkastella myös sosiaalisena normina. Sosiaalisilla normeilla viitataan yhteisöissä muodostuviin käsityksiin hyväksyttävästä, odotetusta ja suotavasta toiminnasta (Cialdini, Reno & Kallgren, 1990). Babcock (2009) korostaa, että vallitseva normi siirtää vastuun ympäristöongelmista yksilöiltä pois esimerkiksi teollisuudelle, mikä heikentää yksilön ympäristövastuun kokemusta. Yksilöiden ympäristövastuun vahvistaminen ja siitä uuden sosiaalisen normin muodostaminen edellyttävät ajattelutavan muutosta ja vastuun ottamista myös yksilöillä. Normien muuttuminen on kuitenkin pitkäkestoinen prosessi ja vaatii riittävän suurten ja vaikutusvaltaisten ihmisten esimerkkiä (Finnemore & Sikkink, 1998).

Ympäristövastuulla on keskeinen rooli ympäristöhaasteiden ratkaisemisessa, mutta yksilön mahdollisuuksiin toimia vastuullisesti vaikuttaa merkittävästi sosiaalinen ja kulttuurinen ympäristö (Jensen & Schnack, 1997; Eden, 1993). Lentomatkestamisessa tämä on erityisen olennaista, sillä lentämisen on todettu kiinnittyvän vahvasti identiteettiin ja sosiaaliseen pääomaan, jotka haastavat käyttäytymisen muutoksen tekemistä (Gössling & Dolnicar, 2023). Yksilöiden ympäristövastuun vahvistaminen edellyttää muutosta yksilöiden käyttäytymisen lisäksi myös sosiaalisissa ja institutionaalisissa rakenteissa, jotka tukevat yksilöiden ympäristövastuullisempaa käyttäytymistä. Lentämisen vähentymisessä tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi ympäristöystävällisten matkustusmuotojen edistämistä (Büchs, 2017). Ympäristövastuu voidaan siten ymmärtää yksilön moraalisen ja sosiaalisen vastuuna ympäristöä kohtaan, mutta samalla se on myös osa laajempia rakenteita sekä sosiaalisia käytäntöjä ja normeja, jotka vaikuttavat siihen, mitkä ovat yksilön mahdollisuudet toimia ympäristön näkökulmasta vastuullisemmin.

2.2 Kriittinen diskurssianalyysi pääteorian

Diskurssintutkimusta voidaan tarkastella sekä teoreettisena että menetelmällisenä viitekehystenä, joka perustuu ajatukseen, jossa tutkimuskohdetta, kuten tässä tutkimuksessa lentämistä, rakennetaan diskurssien kautta (Lehti, Haapanen & Kääntä, 2018, s. 1). Diskurssilla viitataan kielenkäyttötapaan, joka samanaikaisesti sekä heijastaa että muovaa tiettyä maailmankuvaa (Fairclough, 2003, s. 124). Pietikäinen ja Mäntynen (2019, s. 28) määrittelevät diskurssin puolestaan merkityksellistämisen tavaksi, jolla luodaan kulttuurisesti rajoittuneita merkityksiä aiheesta.

Diskurssintutkimusta voidaan toteuttaa monin eri teorioin ja menetelmin, mutta yhteistä eri suuntauksille on se, että kielenkäytöllä on sosiaalinen merkitys (Jokinen, Juhila & Suoninen, 2016; Lehti, Haapanen & Kääntä, 2018). Kielenkäytössä rakennetaan, uusinnetaan, muovataan ja uudistetaan sosiaalisia identiteettejä ja suhteita sekä tieto- ja uskomusjärjestelmiä eli representaatioita tekstien välityksellä (Fairclough, 2003, s. 76). Kielenkäytön avulla emme luo vain yhtä ja samaa diskurssia sosiaalisesta todellisuudestamme, vaan siitä on olemassa niin rinnakkaisia kuin vastakkaisiakin versioita (Jokinen, Juhila & Suoninen, 2016).

Diskurssintutkimuksen yksi suuntauksista on kriittinen diskurssianalyysi, joka tässä tutkimuksessa toimii tutkimuksen pääteorianä. Kriittisessä diskurssianalyysissä ollaan kiinnostuneita siitä, miten kielenkäyttö ilmentää valtaa, ideologiaa ja yhteiskunnallista hyväksyttävyyttä (Gee, 2011). Fairclough (2003, s. 75) määrittelee kielen olevan samanaikaisesti sekä yhteiskunnallisesti muovautunutta että vaikuttavaa. Kielen ja vallan välinen suhde pääsee kriittisessä diskurssianalyysissä erityiseen syyniin ja siinä tarkastellaan sitä, miten valtasuhteet tuotetaan sekä miten ne rajoittavat ja muotoilevat diskursseja (Wodak, 1996). Diskurssit voidaan järjestää diskurssijärjestykseen sen mukaisesti, millä diskurssilla on enemmän valtaa ja mitkä diskursseista ovat marginalisoituja tai hiljennettyjä (Fairclough, 1997, 77, 86; Pietikäinen & Mäntynen, 2009, s. 58). Vallalla olevat diskurssit voivat muodostua hegemonisiksi, jolloin niitä aletaan luonnollistamaan itsestäänselvyyksiksi ja samalla muunlaiset tavat alkavat näyttäytyä väärinä ja epätavallisina (Jokinen & Juhila, 1993, s. 80–81).

Diskurssien välisiä suhteita voidaan tarkastella myös ideologioiden kautta. Ideologialla viitataan uskomuksiin ja näkemyksiin maailmasta, jotka voivat näyttäytyä esimerkiksi diskursseissa tiedostamattomina tai tiedostettuina kuvauksina tapahtumista ja ihmisistä (Pietikäinen & Mäntynen, 2009, s. 59). Ideologiat näkyvät erityisesti hegemonisissa diskursseissa, sillä niiden avulla tuotetaan ja uusinnetaan valtasuhteita (Fairclough, 1995, s. 17–22; Fairclough, 1997, s. 25–26). Foucault (1976, s. 70–72) muistuttaa kuitenkin, ettei diskurssijärjestys tai ideologiat ole pysyviä, vaan kamppailu vallasta on aina läsnä, mikä tarjoaa mahdollisuuden myös vastarinnalle.

Kriittisessä diskurssianalyysissä kriittisyydellä pyritään kyseenalaistamaan itsestäänselvyyksinä pidettyjä yhteiskunnassa vallalla olevia ideologioita, jotka tuottavat ja ylläpitävät epätasa-arvoa yhteiskunnassa (Jorgensen & Phillips, 2002, s. 88; Wodak, 1996). Aiemmassa lentämisen tutkimuksessa on tarkasteltu lentämisen diskursiivista rakentumista, jolloin huomio on kohdistunut siihen, miten kielenkäytön avulla lentämistä ylläpidetään tai haastetaan

sosiaalisesti hyväksyttävänä tapana (ks. esim. Gössling & Peeters, 2007; Ullström ym., 2021). Tämä lähestymistapa tarjoaa hedelmällisen mahdollisuuden myös tälle tutkimukselle tarkastella lentomatkustamiseen liittyviä vakiintuneita puhetapoja. Kielenkäyttötapojen tunnistamisen ja ymmärtämisen ohella kriittisen diskurssianalyysin tavoitteena on löytää ratkaisuja yhteiskunnallisiin ongelmiin (Fairclough, Graham, Lemke & Wodak, 2004) muokaten yhteiskuntaa tasa-arvoisemmaksi ja suvaitsevaisemmaksi (Jorgensen & Phillips, 2002, s. 64; Pietikäinen, 2000, s. 193). Tämän tutkimuksen yhtenä tavoitteena on tarkastella diskurssien tuottamia mahdollisuuksia kehittää huippu-urheiluun liittyvästä matkustamisesta kestävämpää.

2.3 Lentomatkustamisen legitimointi ja luonnollistaminen

Yleisurheilijoiden lentämispuheen tarkastelun tukena hyödynnetään legitimoinnin ja luonnollistamisen käsitteitä. Legitimoinnissa kyse on jonkin toimintatavan perustelemisesta: miksi se on hyväksyttävää ja oikeutettua (Nybom ym., 2019). Esimerkiksi huippu-urheilussa lentämiseen voidaan liittää perusteluja sen välttämättömyydestä, vaikka se aiheuttaa merkittäviä ympäristöhaittoja. Luonnollistamisessa puolestaan kyse on siitä, kun toimintatapa alkaa vaikuttaa jo niin tavanomaiselta, että se otetaan itsestäänselvyytensä (van Leeuwen, 2007). Huippu-urheilukontekstissa luonnollistaminen voi näkyä siinä, että lentämistä ei kyseenalaista tai sitä ei pidetä edes valintana. Seuraavassa esitellään vielä tarkemmin käsitteet ja niiden rooli tässä tutkimuksessa.

Legitimoinnilla tarkoitetaan prosessia, jonka avulla pyritään oikeuttamaan omia toimintatapoja ja toiminnan jatkuvuutta (Nybom ym. 2019, s. 92). Legitimiteetillä viitataan puolestaan tilaan, jossa toiminta näyttäytyy sosiaalisesti hyväksyttävänä tai oikeutettuna. Diskursseissa legitimizeetti näyttäytyykin mielikuvina siitä, että jokin diskurssi on sosiaalisesti hyväksytty ja oikeutettu. (Vaara, Tienari & Laurila, 2006, s. 793–794.) Legitimointia voidaan tarkastella myös diskursseista. Diskursseissa sosiaalisia käytäntöjä voidaan legitimoida joko tietoisin tai tiedostamattoman kielenkäytön avulla (van Leeuwen, 2007). Aiempi tutkimus matkailun ja lentämisen kontekstissa osoittaa, että legitimointiprosessit kytkeytyvät keskeisesti kestävyyspuheeseen, jossa lentämisen ympäristövaikutuksia joko oikeutetaan tai kyseenalaistetaan eri toimijoiden toimesta (Björkvall & Westberg, 2021; Gössling & Peeters, 2007).

Legitimoinnissa hyödynnetään usein argumentaatiostrategioita, joiden avulla haetaan hyväksyntää tai oikeutusta tietyille toiminnalle. Legitimointi voi näyttäytyä esimerkiksi asian tai toiminnan esittämisenä myönteisenä ja tarpeellisena. (Pynnönen, 2013, s. 21.) Tällaiset legitimointiprosessit ovat keskeinen osa myös lentomatkustamista ja siihen liittyvien toimijoiden viestintää (Hopkins ym., 2023). Van Leeuwen (2007) on määritellyt neljä erilaista argumentaatiostrategiaa (auktorisointi-, moralisaatio- ja rationalisointistrategia sekä mytopeesi), joiden avulla voidaan tarkastella sosiaalisissa käytänteissä tapahtuvaa legitimointia. Legitimointi voi tapahtua yhden strategian kautta tai hyödyntäen samanaikaisesti useampia strategioita (van Leeuwen, 2007, s. 92).

Auktorisointistrategiassa asia tai toiminta oikeutetaan vetoamalla johonkin auktoriteettiin. Auktoriteetti voi olla esimerkiksi laki, ihminen, tapa tai perinne. (van Leeuwen, 2008, s. 105–106.) Moralisaatiostrategiassa oikeuttaminen tapahtuu viittaamalla johonkin arvojärjestelmään, kuten lääketieteeseen tai julkiseen etuun (van Leeuwen & Wodak, 1999). Moraalisatio voi näyttäytyä teksteissä esimerkiksi arvioivina sanavalintoina, kuten adjektiiveina, joilla kuvataan tavanomaisuutta tai normaalia. Moraalisation tunnistamiseksi tulkitsijalta edellytetään hyvää kulttuuritietämystä. Moraalisation yhtenä muotona voidaan pitää luonnollistamista. (van Leeuwen, 2008, s. 109–111.) Tätä voidaan kuvata myös erillisenä strategiana, josta Vaara ym. (2006, s. 797) käyttävät nimitystä normalisointi. Normalisoinnilla viitataan diskursiivisiin strategioihin, joiden avulla ylläpidetään ja muutetaan sosiaalisen toiminnan normeja ja haetaan legitimizeettiä toiminnalle (Krzyzanowski, 2020, s. 432).

Rationalisointistrategiassa asia tai toiminta oikeutetaan vetoamalla yhteiskunnalliseen hyötyyn tai sosiaalisesti vakiintuneisiin käytäntöihin (van Leeuwen, 2008, s. 113–114; van Leeuwen & Wodak, 1999). Rationalisointi näyttäytyy teksteissä esimerkiksi vetoamalla hyötyihin, tarkoituksenmukaisuuteen tai kehitykseen (Hahn & Lülfs, 2014, s. 411). Mytopeesissä eli tarinallistamisen strategiassa oikeutusta haetaan kertomalla esimerkiksi tarinaa, jossa oikeutusta hakeva toiminta perustellaan hyväksyttävänä, oikeana ja palkitsemisen arvoisena (van Leeuwen, 2008, s. 117–118; van Leeuwen & Wodak, 1999). Vastavuoroisesti päinvastaisella tarinalla voidaan pyrkiä delegitoimaan ei-hyväksyttävä ja ei-haluttavana pidettyä toimintaa (van Leeuwen & Wodak, 1999). Tarinallistamisessa tarinoiden avulla vahvistetaan oikeina ja luonnollisina pidettäviä toimintatapoja (Vaara & Tienari, 2008, s. 988). Näitä eri strategiamuotoja tarkasteltaessa tekstistä pystytään useimmiten vastaamaan kysymykseen ”miksi?” (van Leeuwen, 2008, s. 105).

Legitimointistrategioita voidaan tarkastella myös diskurssianalyysin avulla, sillä diskurssit toimivat keskeisenä keinona toiminnan legitimitietin rakentamisessa ja ylläpitämisessä (Vaara ym., 2006, s. 793). Osana aineiston analyysia tullaan tarkastelemaan diskursseja myös legitimoinnin kautta hyödyntäen edellä esitettyjä van Leeuwenin strategioita. Tavoitteena on ymmärtää, miten yleisurheilijat oikeuttavat lentämistä ja miksi lentäminen on sosiaalisesti hyväksyttävää.

Luonnollistamisella tarkoitetaan prosessia, jossa jokin ilmiö tai toimintatapa alkaa näyttäytyä itsestään selvänä ja arkijärjen mukaisena. Todellisuudessa itsestäänselvyyksinä pidetyt asiat ovat kuitenkin sidoksissa tiettyihin sosiaalisiin ryhmiin ja konteksteihin, ja niitä luodaan ja uusinnetaan jatkuvasti arjessa sekä yhteiskunnassa. (Garcia-Jerez, 2016, s. 1.) Luonnollistaminen voidaan kuvata tietoiseksi toiminnaksi, kun taas luonnollistuminen on tiedostamatonta (Heikkinen, 1999, s. 256). Luonnollistuminen liittyy keskeisesti ideologioihin, ja sillä tarkoitetaan ideologisten merkitysten muuttumista huomaamattomiksi. Esimerkiksi ilmausten toistuva käyttö tai kriittisen tarkastelun puute johtavat siihen, että tietyt tavat käyttää ja tulkita kieltä sekä jäsentää todellisuutta alkavat vaikuttaa itsestään selviltä ja kyseenalaistamattomilta yhteisöissä, vaikka ne ovat sosiaalisesti tuotettuja. (Heikkinen, 1999, s. 92; Fairclough, 2001, s. 91–92.)

Luonnollistumisprosessi tekee ideologioista ideologian (Heikkinen, 1999, s. 257) Luonnollistuneina ideologioiden voidaan ajatella kuvaavan yhdenmukaista ajattelua tietyn ihmisryhmän sisällä tai tiettyyn ryhmään tulevan odotetaan omaksuvan tietty ideologia (Heikkinen, 1999, s. 257). Bauman (2013) kuitenkin korostaa, ettei voida täysin olettaa, että jokainen ihmisryhmän jäsen ajattelisi täysin samalla lailla.

Luonnollistumista tapahtuu erityisesti diskurssien tasolla. Diskurssi voidaan ymmärtää sosiaalisena prosessina, jossa merkityksiä rakennetaan vuorovaikutuksessa. Kun jokin diskurssi hallitsee niin vahvasti, että vaihtoehtoiset tavat puhua tai ajatella hautautuvat, se alkaa näyttäytyä ainoana totuutena ja legitiiminä tapana jäsentää maailmaa. Tällöin voidaan puhua luonnollistetuista diskursseista, jossa sosiaaliset representaatiot oikeutetaan ja arkijärjistetään tekstuaalisella tasolla. (Garcia-Jerez, 2016, s. 2, 4).

Ideologioiden vaikutus diskursseihin ei ole aina tietoista. Yksilöt voivat tuottaa ja toistaa vallitsevia, legitimoituja puhetapoja, vaikka ne olisivat ristiriidassa heidän omien näkemystensä kanssa, koska ne näyttäytyvät arkijärjen mukaisina. Luonnollistettujen diskurssien analysointi onkin tärkeää, sillä se auttaa ymmärtämään, miten itsestään selviltä vaikuttavat

merkitykset liittyvät ideologioihin ja valtaan. (Garcia-Jerez, 2016, s. 6.) Luonnollistettuja diskursseja tuotetaan myös vallassa olevien tai etuoikeutetussa asemassa olevien toimijoiden ulkopuolella, jolloin valta voidaan nähdä diskursiivisiin tapahtumiin osallistujien välisinä epäsymmetrioina tai eriarvoisena kykynä kontrolloida sitä, miten tekstejä tuotetaan, levitetään ja kulutetaan tietyissä sosiokulttuurisissa konteksteissa (Fairclough, 1995, s. 1).

2.4 Lentomatkestaminen ekologisesti kestävämmän kertomuksena

Tutkimuksen pääteoriaa eli kriittistä diskurssianalyysia tässä tutkimuksessa tukee ekolinguistiikan näkökulma. Ekolinguistiikalla tarkoitetaan kielentutkimusta, jonka tutkimuskohteenä on ihmisen ja luonnon välinen kielellinen suhde (Stibbe, 2021). Tarkoituksena on tuoda esiin ihmisten ympäristöajattelua muokkaavat tarinat sekä ymmärtää, miten kieli heijastaa luontokäsityksiä ja -arvoja. (Stibbe, 2015, s. 1–6.) Sapirin (2001, s. 14) mukaan kieli heijastaa ympäristöä, mutta ympäristön tulkitseminen tapahtuu sosiokulttuurisista tekijöistä käsin, jolloin heijastusvaikutus ei ole suora. Ekolinguistisen tutkimuksen lopullisena pyrkimyksenä on tuoda esiin luonnolle haitalliset systeemit ja ajattelutavat (Stibbe, 2015).

Ekolinguistiikka voidaan jakaa kolmeen ulottuvuuteen: 1) kieleen ja ympäristöön, 2) ekologiaan metaforana ja 3) kriittiseen ekolinguistiikkaan (Fill & Mühlhäusler, 2006, s. 1), joista viimeisin toimii tämän tutkimuksen viitekehysellisenä lähtökohtana. Kriittinen ekolinguistiikka on erityisesti kiinnostunut ekologisesti kestävämmistä kertomuksista eli diskursseista, mutta huomio voidaan kiinnittää myös ekologisesti kestävämpiin diskursseihin sekä näiden kahden ääripään väliin jääviin tarinoihin (Steffansen & Fill, 2014, s. 21; Stibbe, 2014, s. 121–123, 165).

Kriittisestä ekolinguistiikasta voidaan erottaa myös kaksi suuntausta: kriittistä diskurssianalyysia hyödyntävä ihmisten ja luonnon välisen suhteen tarkastelu sekä inhimillisen ja ei-inhimillisen välille eroja synnyttävän kieliopin analysointi (Fill & Mühlhäusler, 2006, s. 6). Tässä tutkimuksessa painotetaan nimenomaan ensimmäistä suuntausta, jossa kertomukset matkailemisesta ja lentämisestä ymmärretään tarinoina, jotka ohjaavat ihmisten ympäristö- ja luontosuhdetta sekä oikeuttavat tietynlaisia toimintatapoja (Stibbe, 2014, s. 123). Aiempi ekolinguistinen matkailututkimus on osoittanut, että matkailussa käytettävä kieli korostaa

usein elämyksellisyyttä ja houkuttelevuutta, samalla kun ympäristövaikutukset jäävät vähälle huomiolle (ks. esim. Ponton & Asero, 2018).

Kriittinen ekolinguistiikka yhdessä kriittisen diskurssianalyysin kanssa mahdollistaa kielen kautta rakentuvien ideologioiden ja hegemonisten diskurssien tarkastelun (Herlin, 2012, s. 5; Pietikäinen & Mäntynen, 2009, s. 59). Siten myös tämä viitekehys auttaa jäsentelemään yleisurheilijoiden kertomuksia lentämisestä ympäristöllisen kestävyuden näkökulmasta. Kriittisen ekolinguistiikan yhdeksi tavoitteeksi voidaan määritellä kulttuuristen normien ja arvojen sekä kielellisten ilmiöiden välisen vuorovaikutussuhteen tunnistaminen (Stibbe, 2014, 118), mikä tukee tutkimuksen pyrkimystä ymmärtää urheiluyhteisön roolia lentämisen diskurssien ylläpidossa ja muuntamisessa.

3. AINEISTON TUOTTAMINEN JA ANALYSOINTI

3.1 Laadullinen kysely ja verkkoartikkelit aineistona

Tutkimukseni keskittyy yleisurheilijoiden näkemyksiin lentämisestä, joka kuuluu tiiviinä osana huippu-urheiluun. Aineistoni koostuu laadullisella kyselyllä tuotetusta aineistosta sekä verkosta kerätystä artikkeliaineistosta. Koska tavoitteenani on kuulla nimenomaan urheilijoiden omista ajatuksista ja kokemuksista lentämiseen liittyen, päädyin valitsemaan aineiston tuottamisen keinoksi laadullisen kyselyn. Laadullinen kysely ei sido vastaajaa tarkasti eriteltyihin vastausvaihtoehtoihin, vaan mahdollistaa avoimet kysymykset ja vastausmahdollisuudet (Tietoarkisto, n. d.). Lisäksi näen aikatauluvapauden ja paikkariippumattomuuden tärkeinä tekijöinä, koska kohderyhmänä ovat kilpa- ja huippu-urheilijat, joiden kanssa yhteisen ajan ja paikan löytäminen voi olla hyvin haasteellista.

Tutkimuskysely on toteutettu Webropolin avulla. Webropol on kotimainen kyselytyökalu, joka mahdollistaa aineiston keräämisen tietoturvallisesti (Webropol, 2026). Kysely koostuu yhdestä pääkysymyksestä ”Minkälaisia ajatuksia ja kokemuksia sinulla on ulkomaille suuntautuvasta lentomatkestamisesta osana huippu-urheilua?” sekä kahdesta vapaaehtoisesta taustakysymyksestä, jossa kartoitetaan urheilijan kilpailullista tasoa sekä sitä, minkä verran lentäminen kuuluu osaksi omaa urheilijauraa. Pääkysymykseen on mahdollista vastata sekä kirjallisella vastauksella että äänitiedostolla. (kuva 2.)

KYSELYPOHJA

1. Minkälaisia ajatuksia ja kokemuksia sinulla on ulkomaille suuntautuvasta lentomatkestamisesta osana huippu-urheilua?
 - a. Avoin vastaus joko kirjoittamalla tai äänitiedostolla
2. Millä tasolla kilpaillet pääasiassa?
 - a. Kansallinen taso
 - b. Kansainvälinen taso
 - c. Arvokilpailutaso
3. Kuinka usein matkustat lentämällä osana urheilu-uraasi?
 - a. En lainkaan
 - b. Harvoin
 - c. Satunnaisesti
 - d. Säännöllisesti
 - e. Hyvin usein

Kuva 2 Laadullisessa kyselyssä esitetyt kysymykset

Äänitiedostomahdollisuudella halusin tehdä kyselystä hieman enemmän haastattelunomaisen – tosin ilman vuorovaikutusta. Esimerkiksi Galasso, Nannicini ja Nozza (2024) havaitsivat tutkimuksessaan suullisten vastausten tuottavan todennäköisemmin pidempiä ja rikkaampia vastauksia, joissa vastaajat kertovat avoimemmin ja tarkemmin omista kokemuksistaan. Suulliset vastaukset ovatkin loistava keino ja mahdollisuus saada entistä parempaa tarttumispintaa tutkimuskohteeseen, mutta samanaikaisesti ne tuovat uusia haasteita. Yhtenä haasteena on, että äänen mukaan tuleminen aineistoon tuo mukanaan henkilötietoja, joiden käsittely taas vaatii tarkkuutta. Äänitiedostot litteroidaan kirjoitettuun muotoon, eikä siten esimerkiksi vastaajaa voida äänestä tunnistaa. Äänitiedostojaa lukuun ottamatta kyselyyn vastaaminen on täysin anonyymia.

Kyselyn kohderyhmänä toimivat yli 18-vuotiaat suomalaiset kilpa- ja huippuyleisurheilijat. Urheilijoiden tavoittamiseksi jaoin kyselyä sähköpostitse suomalaisille yleisurheiluseuroille, jotta he voivat jakaa sitä omille urheilijoilleen. Tämän lisäksi yleisurheilun lajiliitto, Suomen Urheiluliitto, jakoi kyselyä osana heidän urheilijakirjeitään. Kolmantena keinona hyödynsin vielä omaa Instagram tiliäni. Vastausten keruu tapahtui tammi–maaliskuussa 2026.

Yhteensä vastauksia kertyi 10 kappaletta, joista yksi oli äänitiedostovastaus, jonka litteroin analyysia varten. Yksittäisten vastausten laajuus vaihteli yksittäisestä lauseesta pitkiin kappaleisiin ja kertomuksiin. Toisaalta myös kysymyksen laajuus ja avoimuus mahdollisti sen, että vastaukset käsittelivät lentämistä hyvin monesta näkökulmasta. Kysymyksen tarkentaminen esimerkiksi ympäristönäkökulmaan olisi voinut tuottaa tutkimuksen kannalta laajemmän kyselyaineiston, mutta samanaikaisesti näen kuitenkin avoimen ja laajan kysymyksen hyvänä mahdollisuutena kuulla yleisurheilijoiden ajatuksia lentämisestä ja siten palvelevan hyvin tätä tutkimusta.

Tavoitteeni oli kerätä kyselyn avulla vielä isompi aineisto, mutta vastausten saaminen osoitautui haasteelliseksi. Uskon, että yksi merkittävä tekijä oli se, että kyselyni vastausajankohta osui monen yleisurheilijan hallikilpailukaudelle tammi–maaliskuussa, jolloin pyritään välttämään kaikkia ylimääräisiä häiriötekijöitä. Tiedostin tämän haasteen jo tutkimuksen suunnitteluvaiheessa ja sen takia tavoitteenani oli saada aineiston tuottaminen toteutettua jos syksyllä, mutta tämä ei mennyt suunnitellusti.

Tutkimusasetelmani mahdollistaa kuitenkin sen, ettei aineistolle ole määriteltävissä mitään tiettyä kokoa, joka olisi riittävä tutkimusten tulosten validoimiseksi. Alasuutarin (2019) mukaan konstruktionistiseen perinteeseen kuuluu, että aineisto edustaa pieniä otteita todellisuudesta mutta ei koko todellisuutta, eikä siksi yleistävän otoksen aikaansaaminen ole tarpeen. Tästä huolimatta koin tarpeelliseksi kerätä vielä toisen aineiston verkossa saatavilla olevista kansainvälisistä artikkeleista.

Artikkeleita, haastatteluja ja blogitekstejä etsin Googlesta sekä yleisurheilusta kirjoittavista verkkolehdistä, kuten Track and Field News:stä, käyttämällä hakusanoja, kuten “flying”, “elite athletes” ja “track and field”. Artikkeleille rajauksena asetin sen, että niiden on oltava vuosilta 2020–2026 ja kerrottava urheilijan näkökulmasta matkustamisesta osana huippu-urheilua. Sen takia suosin artikkeleita, joissa näkyi esimerkiksi pätkiä urheilijoiden haastatteluista. Vaikka artikkeleissa painotin urheilijoiden omia kertomuksia verrattuna toimittajien näkemykseen, on huomioitava, että useimmiten urheilijoiden kommentteja on voitu muokata ja kirjoittaa auki toimittajan toimesta, mikä tekee siitä hieman erilaisen aineiston verrattuna kyselyaineistoon. Kaikkinensa löytämistäni artikkeleista 16 täytti kriteerini, joista kaikki olivat englanninkielisiä ja ne käsittelivät kansainvälisiä huippuyleisurheilijoita.

Tutkimukseni aineisto koostuu siis kahdesta hieman erilaisesta aineistosta. Tekstimäärällisesti artikkeliaineisto oli kyselyaineistoa hieman isompi, mutta toisaalta taas kyselyaineisto kertoo yleisurheilijoiden näkemyksistä suoremmin ja aidommin ilman välikäsiä. Näistä joutuin koin kuitenkin molemmat aineistot suhteellisen tasavahvoiksi ja eroavaisuuksista huolimatta käsittelin niitä analyysivaiheessa yhtenä aineistona. Tämän myötä jatkossa, ellen ole erikseen jaotellut aineistoa kysely- ja artikkeliaineistoksi, viittaan aineistolla näihin molempiin.

3.2 Kriittinen diskurssianalyysi analyysitapana

Tutkimusaineiston analysointi pohjautuu luvussa 2 esittelemääni kriittisen diskurssianalyysin ja kriittisen ekolingvistiikan luomaan teoreettismetodologiseen kehykseen. Aineiston analysoinnissa mukailen Fairclough’n kolmiulotteista mallia, jossa tarkastelen kontekstin kolmen ulottuvuuden välisiä suhteita. Nämä ulottuvuudet ovat tekstit, diskurssikäytännöt sekä sosiokulttuuriset käytännöt (Fairclough, 2003, s. 79). Analyysissa tarkoituksena on

edetä aineiston kuvailemisesta (teksti) tulkitsemiseen (diskurssikäytäntö) ja lopulta selittämiseen (sosiaalinen käytäntö) (Fairclough, 1995, s. 97), mutta analyysin ei ole pakko edetä suoraviivaisesti, vaan ulottuvuuksien välillä voidaan liikkua analyysin edetessä (Jorgensen & Phillips, 2002, s. 77). Seuraavassa esittelenkin suorittamani aineiston analysointiprosessin kulun.

Aloitin koko aineistoni analyysiprosessin lukemalla aineiston useampaan kertaan läpi. Lukukierrosten aikana merkkasin ylös kohtia ja kirjoitin muistiinpanoja. Pyrin suhtautumaan aineistoon avoimin mielin, ja tarkoitukseni oli saada mahdollisimman hyvä kokonaiskuva siitä, mitä ja miten aineisto kertoo huippu-urheilijoiden lentämisestä. Näiden pohjalta pystyin hahmottelemaan aineistolle kolme teemaa: 1) lentäminen välttämättömänä osana huippu-urheilua, 2) lentämisen problematisointi ja 3) muutostarve (kuva 3).

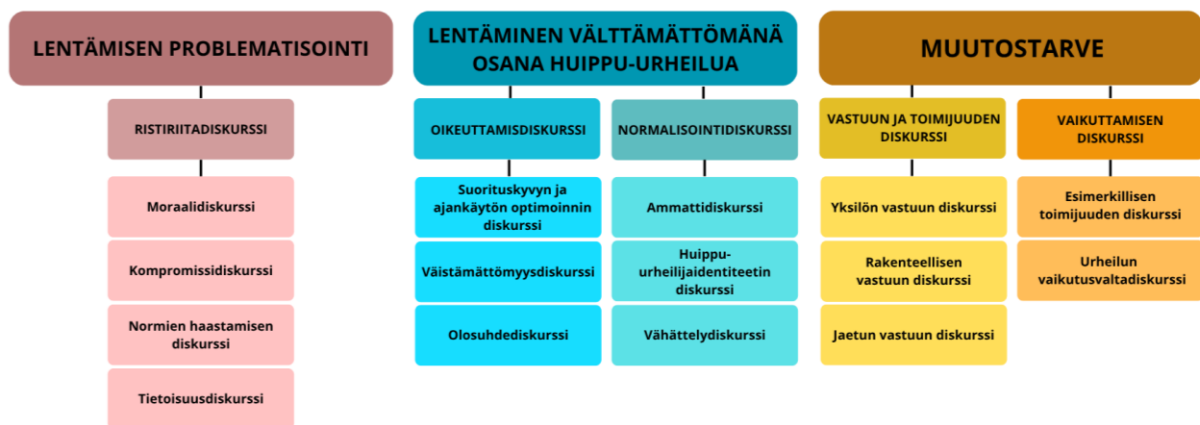
Tämän jälkeen syvennyin tarkastelemaan aineistoa vielä tarkemmin. Hyödynsin laadullisesta sisällönanalyysistä tuttuja vaihteita: redusointia, klusterointia ja abstrahointia (Elo ym., 2022, s. 219). Redusointivaiheessa värikoodasin tekstikatkemat teemojen mukaisesti. Seuraavaksi muodostin näistä kohdista pelkistykset ja keräsin ne Excel-taulukkaan. Liitin taulukkoon tiedot pelkistyksen nimestä, siihen liittyvästä analyysiyksiköstä eli ajatuskokonaisuudesta sekä siitä, mistä artikkelista tai vastauksesta pelkistys on peräisin. Näin sain aikaan yhteensä 119 pelkistystä.

Seuraavana siirryin ryhmittelemään eli klusteroimaan pelkistyksiä etsien yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia ja muodostaen näistä alatasen diskursseja. Tässä vaiheessa monet pelkistykset hakivat vielä paikkaansa suhteessa teemoihin. Myös osa pelkistyksistä jäi kokonaan pois, sillä ne eivät enää sopineetkaan lentämisen teemaan. Lopulta aladiskursseja muodostui yhteensä 15 kappaletta (kuva 3).

Aladiskurssien ryhmittelyn jälkeen jatkoin vielä abstrahointiin, jossa yhdistelin aladiskursseja niin paljon kuin koin sen järkeväksi aineiston sisällön kannalta. Tässä vaiheessa huomasin myös, että osaa alatasen diskursseista täytyi vielä tarkentaa ja lisäksi osa vaihtoi paikkaa eri teeman alle. Kyse oli siis jatkuvasta tarkentamisesta niin alatasen diskurssien tasolla kuin myös kokonaisuuden näkökulmasta. Lopullisten ryhmittelyn jälkeen syntyi 5 päädiskurssia: ristiriitadiskurssi, oikeuttamisdiskurssi, normalisointidiskurssi, vastuun ja toimijuuden diskurssi sekä vaikuttamisen diskurssi (kuva 3).

Laadullisen sisällönanalyysin ohella hyödynsin edellisessä vaiheessa myös Fairclough'n (2003, s. 79) kolmiulotteisen mallin mukaisesti tekstien analysointiin kuuluvaa lingvististä

analyysia, jossa tarkastellaan muun muassa sanastoa, semantiikkaa, virikkeitä ja kirjoitusjärjestelmää sekä yksittäisten lauseiden ja virkkeiden tasolla mutta myös laajemmin koko tekstin tasolla. Tavoitteena on kuvailla, mitä ja miten teksti kertoo todellisuudesta, sosiaalisista suhteista ja identiteeteistä (Jorgensen & Phillips, 2002, s. 60) sekä kiinnittää huomiota siihen, mitä tekstistä puuttuu (Fairclough, 2003, s. 80). Tekstianalyysin jälkeen minulla oli lopulta 3 teemaa, 5 päädiskurssia ja 16 aladiskurssia (kuva 3).



Kuva 3 Tekstianalyysissä syntyneet teemat, päädiskurssit sekä niiden aladiskurssit.

Tämän jälkeen oli aika siirtyä diskurssikäytäntöjen analysointiin. Diskurssikäytännöillä viitataan tekstin tuottamisen ja kulutuksen prosesseihin ja siten ne toimivatkin välittäjinä tekstin sekä sosiokulttuuristen käytänteiden välillä (Fairclough, 2003, s. 79, 81). Tässä analyysivaiheessa loin jokaiselle diskurssille sopivan kuvauksen, tarkastelin diskurssien välisiä suhteita sekä linkitin ne osaksi sosiokulttuurista kontekstia. Tähän hyödynsin lingvistisen tekstianalyysin ohella myös intertekstuaalista tekstianalyysia, jossa tarkoituksena on kulttuurisen tulkinnan tavoin kuvata tekstien kielellisiä piirteitä osana yhteiskunnallista kontekstia (Fairclough 2003, s. 84–85).

Viimeisenä analyysivaiheena oli sosiokulttuurisen käytännön analyysi. Sosiokulttuurisilla käytännöillä viitataan aineiston sosiaaliseen ja kulttuuriseen kontekstiin (Fairclough, 2003, s. 79). Analyysin tarkoituksena on selittää vallan ja ideologian roolia aineistossa sekä niiden

suhdetta sosiaaliseen todellisuuteen. Samalla pyritään paljastamaan hegemonisten diskurs-sien ylläpitämiä alistussuhteita yhteiskunnassa ja muuttamaan kielenkäyttöä tasa-arvoisem-maksi (Fairclough, 1995, s. 86, 134). Tutkimusten lopulliset johtopäätökset saadaan tämän analyysin pohjalta vastaamalla kysymyksiin siitä, millaisia diskursseja lentämisestä raken-netaan, miten diskursseja legitimoidaan ja luonnollistetaan kielellisesti sekä millaisia sosio-kulttuurisia merkityksiä, ideologioita ja valtasuhteita nämä diskurssit tuottavat ja uusintavat? Entä nouseeko yleisurheilijoiden puheesta esiin muutostoiveita tai ratkaisuja kestävämmän huippu-urheilun puolesta?

Luvuissa 4 ja 5 esitellään tutkimuksessa esiin nousseet yleisurheilijoiden lentämistä tarkas-televat diskurssit. Luvussa 4 rakennetaan kuvaa lentämisestä oikeutettuna, välttämättömänä ja sosiaalisesti hyväksyttynä toimintana, vaikka samanaikaisesti lentomatkustaminen on kui-tenkin tiedostettu ympäristövastuun näkökulmasta haitalliseksi toiminnaksi. Ympäristövas-tuun ja huippu-urheiluun vahvasti linkittyvän lentomatkustamisen ristiriitaisuus nousee eri-tyisesti esiin luvussa 5, jossa lentämisen välttämättömyyttä haastetaan sekä etsitään kestä-vämpiä mahdollisuuksia. Luvut 4 ja 5 voi myös ajatella kahtena toisiaan vastaan kilpailevana ekolinguistisena tarinana.

3.3 Tutkimuksen etiikka

Diskurssianalyttisessä tutkimuksessa tutkijan nähdään olevan vahva vuorovaikutuksellinen toimija keskustellessaan aineistojensa kanssa, käydessään dialogia muiden tutkijoiden kanssa, suunnatessaan tutkimuksensa tietyille kohdeyleisölle sekä toimiessaan tietyn kulttuu-riin tarjoamien tulkintaresurssien puitteissa. Diskurssianalyttisessä tutkimusperinteessä tut-kijan positioiksi on määritelty usein analysoija, asianajaja, tulkitsija ja keskustelija. Tutki-jalla voi olla joko yksi vahva positio läpi tutkimuksen tai se voi vaihdella tutkimuksen vai-heiden välillä, mutta se suuntaa esimerkiksi tutkimuskohteeseen suunnattavia metodologisia oletuksia sekä aineistoon sopivista analyysitavoista. (Juhila, 2016).

Omaa tutkijapositioniani voisi kuvata parhaiten asianajaja-positio, jolla viitataan tutkijan pyr-kimykseen edistää jotakin asiaa tutkimuksensa avulla pohtien esimerkiksi sitä, miten kielel-listen toimijoiden rakentamat sosiaaliset todellisuudet voisi rakentaa toisin, jotta se edistäisi tietyn tavoitteen saavuttamista (Juhila, 2016). Omassa tutkimuksessani kiinnostuksen koh-

teenä ovat nimenomaan yleisurheilijoiden tuottamat diskurssit lentomatkustamisesta ja kestävästä matkustusvalinnoista sekä yhteisön roolin vaikutuksesta siihen. Samalla koen, että jos tutkimukseni sijoittuu kestäväan matkailun kentälle, en voi vain kertoa tuloksia neutraalisti: varsinkaan, jos ne eivät tue kestäväää matkailua. Sen sijaan tarvitsen myös kriittisempää ja ratkaisukeskeisempää suhtautumista. Tämä ei tarkoita sitä, ettenkö pyrkisi suhtautumaan tutkimuksen aineistoon hyvin avoimesti; avoimella suhtautumisella annan aineiston kertoa yleisurheilijoiden kuvaamaa sosiaalista todellisuutta mutta samanaikaisesti voin tuoda esiin myös mahdollisia alistussuhteita sekä vaiennettuja ja marginalisoituja ääniä.

Oma yleisurheilutaustani on syytä tuoda myös tässä esiin. Olen varttunut yleisurheilukentillä ja yleisurheilupiireissä sekä kilpaillut kansallisella tasolla. Oma aktiiviura loppui kuitenkin viisi vuotta sitten, joka on myös antanut tiettyä perspektiiviä nähdä asioita myös muualtakin kuin yleisurheilun näkökulmasta ja vahvalla urheilijaidentiteetillä. Uskon kuitenkin, että oma tausta yleisurheilusta auttaa ymmärtämään urheilijoiden näkemyksiä ja ajatuksia sekä tunnistamaan yleisurheiluyhteisön roolia niissä. Samanaikaisesti koen myös, että urheiluran päättymisen jälkeinen vieraantuminen yleisurheilusta auttaa tarkastelemaan asioita laajemmin ja avoimemmin.

Vaikka pyrin avoimuuteen aineistoa tarkasteltaessa, on hyvä muistaa, että minä tutkijana olen määritellyt osallistujilta kysyttävät kysymykset ja muun muassa sitä kautta ollut myös määrittelemässä sitä sosiaalista todellisuutta, jota tässä tutkimuksessa tarkastellaan. Aineistoa tulisi tarkastella myös suhteessa kontekstiinsa eli esimerkiksi siihen, minkälaisia kysymyksiä olen tutkijana asettanut kysyttäväksi (Jokinen, 2021). Todettakoon siis, että en tutkijana pyri objektiivisuuteen, mutta tunnistan oman asemani ja roolini tutkimusten tulosten muodostumisessa. Tulosten voidaankin sanoa olevan tutkijan tulkintojen näkemys tutkittavasta todellisuudesta, joka tulee esittää tutkimuksessa perusteellisesti, jotta lukijalla on mahdollisuus arvioida tutkimuksen kestävyyttä tutkijan tulkintojen valossa (Jokinen, 2021).

Tutkimuksessa noudatetaan Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2023) laatimia hyvän tieteellisen käytännön periaatteita. Tämä tarkoittaa tässä tutkimuksessa sitä, että tutkimukseen osallistujia tiedotetaan kattavasti tutkimuksesta sekä heillä on mahdollisuus halutessaan pyytää lisätietoja. Tutkimukseen osallistuminen perustuu täysin vapaaehtoisuuteen. Tutkimusaineiston keruussa vaalitaan myös tutkimukseen osallistuvien anonyymiutta huolehtien tietosuojaista ja säilyttäen materiaalit turvassa kolmansilta osapuolilta. Myös mahdolliset hen-

kilötiedot erotellaan varsinaisista vastauksista ja hävitetään tietoturvallisella tavalla. Tutkimuksessa vaalitaan tarkkuutta niin tulosten julkistamisessa, aineistojen hallussapidossa ja käytössä sekä kunnioittamalla toisten tuotoksia huolehtimalla asianmukaisista viittauksista. Lisäksi tutkijan oma rooli on tunnistettu osana eettistä tutkimustapaa.

4. LENTÄMISEN JA YMPÄRISTÖVASTUUN RISTIRIIDAN RAKENTUMINEN HUIPPU-URHEILUSSA

4.1 Lentämisen oikeuttaminen

Urheilijoiden lentomatkustaminen asemoituu osaksi laajempaa globaalin liikkuvuuden ja matkailun kenttää. Erityisesti lentomatkustamisen aiheuttamat ympäristöhaitat ovat ristiriidassa kestävän matkailun tavoitteiden kanssa vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia sekä lisätä matkailun hyväksyttävyyttä (Tyrväinen, 2017, s. 95). Tästä huolimatta lentäminen on säilyttänyt vahvan aseman keskeisenä liikkuvuuden muotona huippu-urheilussa. Tässä alaluvussa tarkastelenkin, miten lentämisestä rakentuu oikeutettu, luonnollistettu ja itsestään selvä toimintatapa urheilijoiden puheessa. Lähestyn ilmiötä legitimoinnin näkökulmasta ja analysoin, miten lentämistä perustellaan rationaalisesti, moraalisesti, auktoriteetteihin vedoten sekä tarinallistamisen kautta. Samalla vastaan tutkimukseni ensimmäiseen osakysymykseen: *Miten yleisurheilijat oikeuttavat lentämistä huippu-urheilussa?*

Tutkimukseni aineistossa lentämisen oikeuttaminen kytkeytyy vahvasti huippu-urheilua läpileikkaavaan suorituskeskeisyys-ajatteluun. Backmann ja Svensson (2023) ovat todenneet suoritus- ja kilpailulogiikan näkyvän urheilussa hyvin vahvasti. Kaikki, mitä urheilijat tekevät, keskittyy suoritus- ja kilpailukyvyyn maksimoimiseen, jolloin muut asiat, kuten ympäristöhuolet jäävät suoritus- ja kilpailulogiikan jalkoihin (Backmann & Svensson, 2023). Tämä näkyy hyvin myös tämän tutkimuksen aineistosta kummunneessa *suorituskyvyn ja ajankäytön optimoinnin diskurssissa*, jossa lentäminen oikeutetaan tehokkaammalla ajankäytöllä ja suorituskyvyn optimoimisella. Lentomatkustaminen esitetään nopeimpana ja käytännössä ainoana realistisena vaihtoehtona, kun kilpailuja järjestetään kansainvälisesti. Tällöin lentäminen rakentuu rationaalisesti perustelluksi toimintatavaksi, joka mahdollistaa tehokkaan ajankäytön ja jättää enemmän aikaa palautumiselle ja valmistautumiselle, kun taas maata pitkin matkustaminen näyttäytyy liian hitaana ja kuormittavana vaihtoehtona:

Ero näissä matkustustyyliissä on kuitenkin matkaan kuluvan ajan pituudessa. Huippu-urheilija voi säästää aikaa ja kehoaan matkustamalla esimerkiksi muutaman tunnin treeni- tai kilpailukohteeseensa lentäen, kuin istua autossa päivän tai useamman. Mitä enemmän matkustaminen vie aikaa, sitä pidemmän palautusajan urheilija tarvitsee matkustamisesta. (V10)

Hän ei lentänyt muun joukkueen kanssa, vaan sen sijaan matkusti kilpailuihin useilla junilla. Hän saapui kuitenkin väsyneenä ja koki alisuoriutuneensa. (A4)

Vaikka junamatkustaminen yhdistetään väsymykseen ja heikentyneeseen suoriutumiseen, ei lentäminenkaan ole täysin ongelmaton (Bull, 2006). Suorituskyvyn ja ajankäytön optimoinnin diskurssissa lentäminen liitetään stressiin ja väsymykseen. Nämä haasteet ovat laajasti tutkimuksissa tunnistettuja ja niiden helpottamiseksi tutkijat ovat luoneet suosituksen, miten lentämisen aiheuttamia haasteita urheilija pystyy ennalta ehkäisemään mahdollisimman hyvin lentoa ennen, sen aikana tai jälkeen (Janse van Rensburg ym., 2021, s. 2029). Lentämisen aiheuttamien haasteiden hallittavuus rakentuu myös suorituskyvyn ja ajankäytön optimoinnin diskurssissa keskeiseksi tekijäksi:

Lentomatkustaminen on olennainen osa huippu-urheilua, mutta sen vaikutukset on hyvä tiedostaa ja suunnitella huolellisesti, jotta suorituskyky pysyy optimaalisena. (V3)

Bende (2012) korostaakin huippu-urheilijoiden matkustamisen vaativan hyvää paineensietokykyä, sillä matkustamisen aiheuttamista haasteista huolimatta suorituskyky tulisi saada pidettyä mahdollisimman hyvänä. Tämä vahvistaa lentämisen rationaalista ja tarinallistamisen legitimointia, sillä lentämisestä rakennetaan kuva hyvänä, käytännöllisenä ja oikeutettuna matkustustapana, jonka avulla voidaan ratkaista tai vähintäänkin hallita paremmin maata pitkin matkustamisen aiheuttamia ongelmia suoritus- ja kilpailukyvyllä. Maata pitkin matkustamisen mahdollisuudet vastuullisempana matkustusmuotona jää kuitenkin täysin suorituskyvyn ja ajankäytön optimoinnin diskurssissa suorituskeskeisyyden alle. Havainto on linjassa aiemman tutkimuksen kanssa, jossa suorituskeskeisyyden on todettu peittävän niin vahvana ja hallitsevana logiikkana alleen kaikki muut, kuten ympäristöön liittyvät intressit (Backmann & Svensson, 2023; Knowles, Scott & Ruddy, 2024, s. 447; Lerho, 2024, s. 70–71). Samalla, kun diskurssi oikeuttaa lentämistä, tuottaa se myös siitä luonnollistuneena ja itsestään selvänä näyttäytyvän käytännön.

Suorituskeskeisyys jäsentää vahvasti myös *olosuhdediskurssia*. Erityisesti suomalaisessa kontekstissa maantieteelliset ja ilmastolliset tekijät tuodaan esiin keskeisinä perusteluina lentämiselle. Suomen pitkät talviolosuhteet ja rajalliset harjoittelumahdollisuudet rakentuvat puheessa tekijöiksi, jotka pakottavat urheilijat hakeutumaan ulkomaille saavuttaakseen riittävän laadukkaat harjoittelu- ja kilpailuolosuhteet sekä varmistaakseen kilpailukykyänsä.

Huippu-urheilijoiden lentomatkustaminen Suomesta ulkomaille viestii myös siitä, että Suomessa koetaan tarpeelliseksi lähteä muualle hakemaan erilaisia

treeni- ja kilpailuolosuhteita. Suomessa talvi on pitkä, joten monet lähtevät hakemaan ns. “tasoitusta” muihin kotimaan ja kansainvälisiin urheilijoihin esimerkiksi lämpimän auringon alla tapahtuvien ulkomaanleirien muodossa. (V10)

Olosuhdediskurssissa lentäminen rakentuu keinoksi kompensoida olosuhteista johtuvaa epätasa-arvoa. Lentämistä voidaan perustella rationaalisesti sen välttämättömyydellä, koska ilman ulkomaanmatkustamista urheilija jäisi heikompaan asemaan. Olosuhteiden eriarvoisuus nousee esiin myös Knowlesin ym. (2024, s. 451) talvilajien huippu-urheilijoita käsittelevässä tutkimuksessa, jossa esitettiin jopa kauden ulkopuolelle sijoitettavia pakollisia harjoittelukatkoja, joiden avulla pystyttäisiin niin tasapainottamaan matkustamisen aiheuttamia päästöjä kuin myös tasapuolistamaan urheilijoiden tilannetta: kun ei ole kilpailua siitä keuhkolla on esimerkiksi taloudellisia resursseja lähteä ulkomaille. Siinä, missä Knowlesin ym. tutkimuksessa lentäminen rakentuu epätasa-arvoa kasvattavaksi tekijäksi, tämän tutkimuksen aineistossa se näyttäytyy erityisesti suomalaisessa kontekstissa keinona kaventaa olosuhteista johtuvaa eriarvoisuutta. Tämä viittaa siihen, että lentämisen merkitys ei ole yksiselitteinen, vaan se rakentuu eri tavoin eri näkökulmista katsottuna. Samalla se paljastaa, kuinka lentämistä voidaan legitimoida sekä eriarvoisuutta vähentävänä että sitä tuottavana toimintana.

Olosuhdediskurssissa oikeuttaminen ei rajoitu pelkästään urheilijoiden kokemuksiin, vaan sitä vahvistavat myös institutionaaliset toimijat. Esimerkiksi Suomen Urheiluliitto (Suomen Urheiluliitto, 2024) tuo vastuullisuusohjelmassaan esiin matkustamisen välttämättömyyden huippu-urheilussa:

Huippu-urheilun osalta toiminta keskittyy siis kansainvälisiin kilpailuihin, jotka ovat urheilijoille välttämättömiä, ja joihin on matkustettava. Ympäristövaikutuksia ei voida kokonaan poistaa, joten pyrimme vaikuttamaan ympäristövaikutuksia minimoimalla esimerkiksi kannustamalla osallistumaan useampaan ulkomaan kilpailuun saman matkan aikana. (Suomen Urheiluliitto, 2024, s. 3)

Ulkomaan leirit ovat toinen huippu-urheilun matkustusta vaativa alue. Leirien osalta positiivista on, että kohteessa viivytään yleensä suhteessa kilpailumatkoihin kauan (viikkoja), jolloin lentomatkustamisen suhteellinen kuorma pienenee verrattuna muutaman päivän kilpailumatkoihin. (Suomen Urheiluliitto, 2024, s. 3)

Institutionaalinen puhetapa vahvistaa lentämisen auktorisoitua legitimointia esittämällä matkustamisen rakenteellisesti määräytyvänä ja käytännössä väistämättömänä osana huippu-urheilua. Samalla matkustamisen vaade jätetään kyseenalaistamatta ja lentäminen nähdään

jopa päästöjen hallintakeinona. Useamman kilpailun yhdistäminen samalle reissulle tai matkakohteessa vietetyn pidemmän ajan voidaan nähdä tekevän urheilijasta vastuullisemman matkailijan. Yhdessä institutionaalisten toimijoiden kanssa lentäminen luonnollistuu ja vakiintuu itsestään selväksi osaksi huippu-urheilua.

Edellä kuvatut diskurssit rakentavat lentämisestä sekä rationaalisesti, auktorisesti että tarinallisesti perusteltua toimintaa. Tätä oikeuttamista syventää edelleen *väistämättömyysdiskurssi*, jossa lentäminen oikeutetaan sillä, että se esitetään yksilöstä riippumattomana toimintana, jonka muuttamiseksi yksittäiset urheilijat eivät voi tehdä mitään. Tällaisessa puhe-
tavassa lentämisen välttämättömyys perustellaan esimerkiksi sillä, että urheilijan päätöksellä jättää lentämättä ei ole merkitystä:

Lentokone lentää riippumatta siitä onko urheilija kyydissä vai ei. (A1)

Tämä yhdistyy esimerkiksi Gösslingin ja Dolnicarin (2023) havaintoihin siitä, etteivät yksilöt koe olevansa vastuussa lentämisen päästöistä, vaikka olisivatkin tietoisia niiden ympäristöhaitoista. Tätä voidaan tarkastella kognitiivisen dissonanssin kautta, jossa yksilöt pyrkivät lievittämään ristiriitaa omien arvojen ja toiminnan välillä oikeuttamalla omaa käyttäytymistään (Festinger, 1957). Esimerkiksi vastuun siirtäminen yksilöä laajemmille rakenteille on yksi tapa puolustella omaa toimintaa ja ylläpitää myönteistä minäkuvaa (Lundin, 2021). Väistämättömyysdiskurssissa yksilön toimijuus kaventuu, eikä lentämisestä kieltäytyminen näyttäydy mielekkäänä tai vaikuttavana valintakysymyksenä. Näin lentäminen luonnollistuu osaksi toimintaympäristöä ilman, että sitä varsinaisesti kyseenalaistetaan.

Väistämättömyysdiskurssi vahvistaa erityisesti lentämisen auktorisoitua sekä moraalista legitimoitua. Lentäminen esitetään rakenteellisesti annettuna ja muuttumattomana sekä itsensä selvyytenä, jolloin huomio siirtyy pois yksilön valinnoista kohti järjestelmän tasoa, mikä edelleen vahvistaa käsitystä lentämisestä itsestään selvänä osana huippu-urheilua. Tämä vahvistaa myös ympäristövastuun ja lentämisen välillä vallitsevaa ristiriitaa, sillä yksilön toiminnalla ei nähdä olevan merkitystä kokonaisuuden kannalta.

Yhteenvetona voidaan todeta, että huippu-urheilu fokuksituu lähes täysin suoritusten ja kilpailuiden ympärille vahvistaen samalla aiempia tutkimuksia huippu-urheilun suorituskykylogiikoista (ks. esim. Backmann & Svensson, 2023). Tämä heijastuu myös lentämisen legitimoituihin, jota perustellaan ensisijaisesti rationaalisilla tekijöillä, kuten tehokkaalla ajan-
käytöllä ja suorituskyvyn optimoinnilla. Lisäksi olosuhteet ja rakenteet rakentavat lentämisestä välttämättömän osan kansainvälistä urheilujärjestelmää vahvistaen sen auktorisoitua

asemaa. Lentämisen luonnollistuminen itsestään selväksi toiminnaksi tuo mukaan myös moraalisen legitimoinnin (van Leeuwen, 2008, s. 111). Diskurssit rakentavatkin kertomusta lentämisestä rakenteellisena ja kulttuurisena osana huippu-urheilua. Globaali huippu-urheilu vaatii nopeaa ja jatkuvaa liikkumista. Lentäminen pystyy vastaamaan nimenomaan tähän haasteeseen tarjoamalla suoritus- ja kilpailukykyä parhaiten tukevan matkustustavan. Lentäminen ei näyttäydy niinkään urheilijan tekemänä valintana, vaan osana normaalia ja oikeutettua toimintaa. Aineisto uusintaakin laajempaa huippu-urheilun logiikkaa, jossa lentäminen näyttäytyy välttämättömyytenä vastaten huippu-urheilun globaalin liikkuvuuden vaatimukseen.

4.2 Lentämisen normatiivisuus ja hyväksyttävien valintojen rajautuminen

Lentäminen näyttäytyy vahvana normina monissa sosiaalisissa käytännöissä (Randles & Mander, 2009). Normit ohjaavat yksilöiden toimintaa ja arjen valintoja määrittämällä, mikä on hyväksyttävää ja odotettua toimintaa (Knoppers, 2001, s. 17). Urheilukontekstissa nämä normit kytkeytyvät laajemmin kulttuuriin, joka voidaan ymmärtää jaettuina arvoina, uskomuksina ja toimintatapoina (Higham & Hinch, 2009). Tässä luvussa tarkastelen, millaiseksi normiksi lentäminen rakentuu huippu-urheilun kontekstissa. Huippu-urheilun kulttuuri voidaan nähdä normeja aktiivisesti tuottavana ja ylläpitävänä. Myös valta määrittelee hyväksyttävinä ja tavoiteltavina nähtäviä toimintatapoja. (Knoppers ym., 2001, s. 17.)

Seuraavassa tarkastelen lentämisen normin rakentumista ammatti-, huippu-urheilijaidentiteetti- ja vähättelydiskurssien kautta. Näiden avulla vastaan tutkimukseni toiseen osakysymykseen: *Miten urheiluyhteisön normit, odotukset ja kulttuuriset käytännöt rakentavat ja rajaavat hyväksyttäviä matkustusvalintoja?* Samalla analyysi yhdistyy kestävän matkailun näkökulmaan, jossa juuri sosiaaliset normit on tunnistettu keskeisiksi matkustuskäyttäytymistä ohjaaviksi tekijöiksi (Castel, 2024; Gössling & Dolnicar, 2023).

Huippu-urheilussa lentäminen rakentuu aineistossa vahvasti juurtuneeksi ja pitkälti kyseenalaistamattomaksi normiksi. Normatiivisuus tulee esiin erityisesti *ammattidiskurssissa*, jossa globaali liikkuvuus ja lentäminen esitetään luonnollisena ja itsestään selvänä osana huippu-urheilijan työnkuvaa:

Se on minun työtäni kilpailla maailman parhaiden urheilijoiden kanssa.
(A14)

Lentäminen normalisoituukin arkipäiväiseksi käytännöksi, joka ei vaadi erillisiä perusteluja. Ammattidiskurssi tekee näkyväksi sen, miten normit jäsentävät urheilijan työnä pidettävää toimintaa. Knoppersin ym. (2001, s. 17) sekä Highamin ja Hincen (2009, s. 61) mukaan urheilun normit ja arvot ovat kulttuurisesti ja historiallisesti rakentuneita, jotka merkityksellistyvät yksilöiden kokemusten ja yhteisöllisten käytänteiden kautta. Aineistossa lentäminen normina kuvastaa tätä hyvin. Sosiaalisia normeja koskevan tutkimuksen mukaan ryhmän jakamat käsitykset hyväksyttävästä toiminnasta vaikuttavat merkittävästi yksilöiden käyttäytymiseen (Cialdini & Trost, 1998). Siten myös lentämisen normatiivisuus ohjaa konkreettisesti sitä, millaisia matkustusvalintoja pidetään mahdollisina ja hyväksyttävinä.

Lentämiseen liitetään kuitenkin sekä myönteisiä että kielteisiä merkityksiä. Ympäri maailmaa matkustaminen kuvataan samanaikaisesti sekä hohdokkaana mutta myös väsyttävänä ja yksinäisenä. Eräs urheilija toteaa, että matkustaminen olisi huomattavasti miellyttävämpää, jos paikasta toiseen voisi siirtyä nappia painamalla, mikä kuvaa matkustamisen kuormittavuutta osana arkea. Lentäminen rakentuu näin sekä mahdollisuutena että epämiellyttävänä välttämättömyytenä. Keskeistä kuitenkin on, ettei näitä epämiellyttäviä puolia aseteta niinkään kyseenalaisiksi, vaan ne hyväksytään osana huippu-urheilijan ammattia. Duffield ja Fowler (2021, s. 1) viittaavatkin matkustamiseen huippu-urheilun synonyyminä.

Normeilla rakennetaan myös identiteettejä. Identiteetti voidaan ymmärtää jatkuvasti muokautuvaksi sosiaalisesti ja kulttuurisesti rakentuvaksi käsitykseksi siitä, kuka yksilö on ja mihin hän kuuluu (Buchholtz & Hall, 2010, s. 18). *Huippu-urheilijaidentiteetin diskurssissa* lentäminen ei näyttäydy pelkästään käytännöllisenä matkustustapana, vaan se kuvaa myös urheilijan asemaa, sitoutumista ja vakavuutta. Urheilu on keino rakentaa sekä yksilön että yhteisön identiteettiä (Tuck, 2003). Aineistossa tämä näkyy esimerkiksi kuvauksessa, jossa eräs urheilija kuvaa ensimmäistä lentäen tehtyä ulkomaanleiriä kokemuksena, jossa hän “astui rajan yli” ja muuttui amatööristä harrastelijasta totisesti otettavaksi “oikeaksi urheilijaksi”. Lentäminen rakentuu näin symboliseksi rajapyykiksi, joka vahvistaa kuulumista huippu-urheilun piiriin.

Lentämisen vahva identiteettiyhteys on tunnistettu myös monissa tutkimuksissa (ks. esim. Gössling & Dolnicar, 2023). Identiteetin rakentumisessa ja muovautumisessa matkailu ja urheilu ovat keskeisessä roolissa (Higham & Hich, 2009, s. 11). Esimerkiksi urheilijalle, joka oli joutunut olemaan loukkaantumisten takia pidempään syrjässä, paluu lentokentälle seipäiden kanssa oli viesti siitä, että hän on takaisin huipulla ja kokee itsensä taas huippu-

urheilijaksi. Huippu-urheilijaidentiteetin diskurssissa lentäminen ei ole vain osa huippu-urheilijan toimintatapoja, vaan se myös määrittää huippu-urheilijana olemista:

Koen, että lentomatkestaminen nostaa positiivisesti huippu-urheilijan kuvaa. Hän on päättänyt käyttää aikaa ja resurssejaan ulkomaanleireilyyn tai hänet on valittu mukaan arvokisoihin suuntaavaan kisakoneeseen. Jää fiilis siitä, että lentomatkestaminen on se juttu, mitä arvokisoihin suuntaavat huippu-urheilijat tekevät. (V10)

Lentämiseen liitettävää vahvaa statusarvoa voidaan tarkastella myös laajemmassa yhteiskunnallisessa kontekstissa. Erityisesti lentämiseen liitetty liikkuvuus glorifoidaan ja tehdään haluttavaksi, minkä kautta se rakentaa yksilölle tiettyä statusarvoa (Cohen & Gössling, 2015, s. 1661–1662). Lentäminen ei ole siis pelkästään siirtymistä paikasta toiseen, vaan myös tapa viestiä urheilijan uskottavuutta ja kuulumista huippu-urheiluun. Samalla diskurssi luo implisiittisiä odotuksia siitä, mitä huippu-urheilijan kuuluu tehdä ja mitä ei.

Lentämisen vahva normatiivisuus näkyy myös *vähättelydiskurssissa*, jossa ympäristöystävällisten valintojen tekemistä pidetään turhana ja epärealistisena. Esimerkiksi “onnea vaan perille pääsyyn” (A1) liittyen junalla kilpailuihin matkustamiseen ilmentää sarkastista suhtautumista vaihtoehtoihin matkustustapoihin ja kyseenalaistaa niiden toimivuuden. Lentämisestä kieltäytyminen yhdistyy diskurssissa uran vaarantumiseen ja ajan tuhlaamiseen:

Hän voi yhtä hyvin ripustaa piikkarinsa naulaan. (A1)

Tuhlaako hän aikaansa yrittäessään olla urheilija? (A1)

Myös aiemmassa tutkimuksessa on havaittu, että urheilijat kokevat lentämisestä kieltäytymisen riskinä uralleen (Knowles ym., 2024). Vähättelydiskurssissa ympäristöystävällisemmät matkustusvalinnat näyttäytyvät sekä sosiaalisesti kyseenalaisina että epäkäytännöllisinä. Tämä luokin sosiaalista painetta mukautua vallalla oleviin normeihin ja vahvistaa ja ylläpitää käsitystä lentämisestä ainoana realistisena matkustustapana. Samalla, kun vähättelydiskurssi heijastaa normatiivisia odotuksia, se myös puolustaa niitä määritellen rajoja hyväksyttävälle toiminnalle (Knoppers ym., 2001, s. 17).

Huippu-urheilussa lentäminen rakentuu vahvaksi sosiaaliseksi normiksi, jota ylläpitävät urheiluyhteisön odotukset, kulttuuriset käytännöt ja ammatilliset vaatimukset. Ammatidiskurssi luonnollistaa lentämisen osaksi huippu-urheilijan työnkuvaa, jolloin lentäminen näytetään itsestäänselvyytenä, eikä sitä tarvitse perustella. Huippu-urheilijaidentiteetin diskurssissa lentäminen linkittyy osaksi urheilijan asemaa, uskottavuutta ja sitoutumista vahvistaen

urheilijan statusta ja tehden siitä tavoiteltavan toimintatavan. Samanaikaisesti kuitenkin vähättelydiskurssi esittää vaihtoehtoiset matkustustavat epärealistisinä vaihtoehtoina vahvistaen samalla lentämistä hyväksyttävänä normina. Tämän tutkimuksen perusteella urheiluyhteisön normit, odotukset ja kulttuuriset käytännöt ylläpitävät, uusintavat ja vahvistavat ja samalla myös legitimoivat lentämistä sosiaalisesti hyväksyttynä toimintana. Kestävän matkailun näkökulmasta tämä osoittaa, kuinka vahvasti sosiaaliset normit voivat rajoittaa ympäristöystävällisempien matkustusvalintojen mahdollisuuksia ja ylläpitää kestäättömiä matkustustapoja.

4.3 Ympäristötietoisuus ja lentämisen ristiriidan diskursiivinen rakentuminen

Vaikka lentäminen näyttäytyy urheilussa välttämättömänä ja normatiivisena toimintana, on se kaikkea muuta kuin ympäristöllisesti kestävä matkustamista (Gammelsæter & Loland, 2023, s. 108; Holden & Linnerud, 2015). Monissa urheilutapahtumissa tarkastelevissa tutkimuksissa on matkustaminen tunnistettu suurimmaksi ympäristöpäästöjen aiheuttajiksi (Dolf & Teehan, 2015, Mastromartino ym., 2020; Pereira, Filimonau, & Ribeiro, 2019). Myös urheilijat ovat lentämisen aiheuttamista ympäristöhaitoista tietoisia. Esimerkiksi World Athleticsin tuottaman kyselyn mukaan 76 % huippu-urheilijoista koki vähintään suurta huolta ilmastonmuutoksesta ja 77 % olivat valmiita muokkaamaan omaa elintyyliään ympäristöystävällisemmäksi (World Athletics, 2022). Tässä luvussa tarkastelen, miten tämä ympäristötietoisuus rakentaa ja ylläpitää ristiriitaa ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välillä.

Tämän tutkimuksen aineistosta nousevassa *tietoisuusdiskurssissa* lentämistä kuvataan sen aiheuttamien ympäristövaikutusten kautta. Lentäminen rakentuu ongelmalliseksi toiminnaksi, jota kuvataan vahvoin mielikuvin:

Lentomatkustaminen kasvattaa yksilön hiilijalanjälkeä räjähdysmäisesti. (A2)

Urheilijoiden matkustaminen on ”virtahepo olohuoneessa”. On välttämätöntä päästä kilpailuihin, mutta se on myös suurin ympäristölle haitallisten päästöjen aiheuttaja. (A7)

Samalla kuitenkin metaforan “virtahepo olohuoneessa” käyttö viestii siitä, että ongelman todellisuuden kohtaamista tavallisesti vältellään. Tämä tuokin esiin lentämisen ja ympäristövastuun välisen ristiriidan. Urheilijat tunnistavat lentämisen haitallisuuden, mutta se ei näyttäydy kestävämpänä matkustuskäyttäytymisenä:

Elin muuten aika vastuullisestikin, söin hyvin kasvinpainotteisesti, kuljin harjoitukseen kävellen tai pyörällä ja kotimaan kisamatkoissa suosin julkisia tai autoa, mutta jotenkin sitä ei kuitenkaan koskaan niin paljoa kyseenalaistanut, että olisi alkanut välttelemään lentämistä, vaikka tiesikin sen vaikutukset. (V5)

Tämä havainnollistuu asenne-käyttäytymiskuilun kautta, jossa yksilön arvot ja tietoisuus eivät kohtaa todellisen käyttäytymisen kanssa. Ilmiö on tunnistettu erityisen voimakkaaksi juuri lentämisen kontekstissa. (Cohen ym., 2013.) Myös esimerkiksi Oatesin ja McDonaldin (2014) sekä Järvisen (2025) havainnot siitä, ettei ympäristötietoisuus johda automaattisesti kestävämpiin matkustusvalintoihin tukee tämän tutkimuksen tietoisuusdiskurssia.

Tietoisuusdiskurssia voidaan tarkastella myös kognitiivisen dissonanssin kautta (Festinger, 1957). Urheilijat tunnistavat ristiriidan ympäristöarvojen ja lentämisen välillä, mutta sen sijaan, että he ratkaisisivat ristiriidan muuttamalla käyttäytymistään kestävämmäksi, he voivat muuttaa omaa suhtautumista siihen, jolloin lentäminen näyttäytyy edelleen hyväksyttävänä ja legitimoituna. Oleellista onkin se, ettei tietoisuus johda toimiin, koska sitä hallitaan puheen tasolla. Tämä tukee myös lentämisen luonnollistumista ympäristötietoisuudesta huolimatta. Fairclough’n (2001, s. 91–92) mukaan luonnollistamista tapahtuu tilanteissa, joissa esimerkiksi lentämisen ympäristövaikutukset jätetään toistuvasti kyseenalaistamatta.

Tietoisuusdiskurssi tuo esiin huippu-urheilussa vallitsevan keskeisen ristiriidan ympäristövastuun ja lentämisen välillä. Ympäristövastuu tunnistetaan ja sitä pidetään tärkeänä, mutta se ei yksin riitä haastamaan lentämisen vakiintunutta asemaa, vaan sen vaikutus muotoutuu suhteessa huippu-urheilun normeihin ja rakenteisiin.

4.4 Ristiriidan diskursiivinen ylläpito huippu-urheilussa

Tässä tutkimuksessa huippu-urheilijoiden lentämiseen liittyvä puhe rakentaa selkeän ristiriidan ympäristövastuun ja huippu-urheilun käytäntöjen välille. Aineistossa ristiriitaa rakennetaan ja ylläpidetään eri diskurssien avulla. Legitimoinnin ja luonnollistamisen prosessien kautta lentäminen rakentuu samanaikaisesti sekä itsestään selväksi että välttämättömäksi

osaksi huippu-urheilua. Suorituskykyyn, olosuhteisiin ja institutionaalisiin rakenteisiin no-
jaavat diskurssit tekevät lentämisestä rationaalisesti perusteltua ja käytännöllisesti pakotet-
tua toimintaa.

Lentämisen jäsentäminen itsestäänselvyydeksi on luonnollistanut sen hallitsevaksi normiksi.
Tätä tukevat myös lentämistä normalisoivat ammatti-, huippu-urheilijan identiteetti- ja vä-
hättelydiskurssit. Lentäminen näyttäytyy yhteisön sisäisesti odotettuna sekä hyväksyttävänä
toimintana vahvistaen lentämisen asemaa normaalina käytäntönä. Vaihtoehtoiset, ympäris-
töystävällisemmät matkustustavat jäävät tämän normatiivisen kehyksen ulkopuolelle ja
näyttäytyvät epärealistisinä vaihtoehtoina.

Toisaalta tietoisuusdiskurssi tuo esiin lentämisen kielteiset ympäristövaikutukset ja yhdistää
sen laajempaan kestävän matkailun keskusteluun, jossa matkustamisen, erityisesti lentomat-
kustamisen päästöjä ja niiden vähentämistä on pidetty keskeisinä kysymyksinä (Peeters,
2017). Tietoisuus ei ole kuitenkaan johtanut vielä käyttäytymisen muuttumiseen, vaan yh-
dessä lentämisen vahvan aseman urheiluyhteisöissä odotettuna ja hyväksyttävänä toimintana
vahvistavat ja ylläpitävät ympäristövastuun välistä jännitettä.

Tutkimukseni päätavoitteena on ymmärtää ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyy-
den välille syntyvää ristiriitaa huippu-urheilussa. Tämän tutkimuksen valossa lentäminen
rakentuu samanaikaisesti sekä käytännölliseksi välttämättömyydeksi, sosiaalisesti normite-
tuksi että ympäristölliseksi ongelmaksi, jota ylläpidetään ja vahvistetaan sosiaalisesti.

5. RISTIRIITAA HAASTAMALLA KOHTI KESTÄVÄMPÄÄ HUIPPU-URHEILUA?

5.1 Ristiriidan haastaminen

Edellisessä luvussa rakentuu tarina lentämisestä ympäristön näkökulmasta ongelmallisena mutta samanaikaisesti välttämättömänä ja normatiivisena osana huippu-urheilua. Nämä hegemonisessa asemassa olevat diskurssit saavat aineistosta kuitenkin myös vastarintaa rakentaen kilpailevaa tarinaa lentämisen välttämättömyydestä. Seuraavassa analysoin, miten lentämisen itsestään selvä asema alkaa horjua erilaisten diskursiivisten strategioiden kautta normin haastamisen, kompromissin ja moraalin diskursseissa.

Keskeisenä haastamisen muotona aineistossa näyttäytyy *normin haastamisen diskurssi*, jossa lentäminen tunnistetaan edelleen vallitsevaksi ja sosiaalisesti hyväksytyksi toimintatavaksi, mutta sen itsestäänselvyys asetetaan kyseenalaiseksi legitimointiprosessin kautta. Lentämisen asemaa ei vielä täysin murreta, mutta sen normatiivisuus ja legitimitetti asetetaan tarkastelun kohteeksi. Tämä näkyy erityisesti tavoissa, joilla vaihtoehtoisia matkustustapoja tuodaan esiin mahdollisina ja toteuttamiskelpoisina myös huippu-urheilussa:

Viime vuonna matkustin junalla (kilpailuihin), mikä oli täysin tehtävissä. (A5)

Uskon, että voin tehdä menestyksekkään urheilu-uran myös ilman, että aiheutan valtavaa hiilijalanjälkeä. (A2)

Tässä diskurssissa lentämisen hegemoninen asema alkaa horjua, kun sen rinnalle rakennetaan toimivia, vaihtoehtoisia toimintatapoja. Tämä voidaan nähdä siirtymävaiheena, jossa vallitseva käytäntö on vielä vahva, mutta sen luonnollistuminen kyseenalaistetaan yhä enemmän. Tämä tukee näkemystä siitä, että sosiaaliset normit eivät ole pysyviä, vaan niitä koko ajan sekä tuetaan että vastustetaan ja rakennetaan uudelleen (Knoppers ym., 2001, s. 17).

Normien haastamisen rinnalla aineistossa rakentuu *kompromissidiskurssi*, jossa lentämistä ei kielletä muttei täysin myöskään oikeuteta. Lentäminen näyttäytyykin urheiluun liittyvien unelmien ja tavoitteiden sekä ympäristöarvojen välisenä tasapainotteluna. Urheilijat voivat tehdä ympäristöystävällisempiä valintoja joissakin tilanteissa, mutta toisaalta hyväksyä lentämisen osana urheilua tilanteissa, joissa vaihtoehtoja ei katsota realistiseksi:

Se oli haastavaa ylipäättään edes harkita (osallistumista kilpailuun toisessa maanosassa), mutta en voinut korvata sitä millään vaihtoehtoisella tapahtumalla. Se on vain liian ainutlaatuinen mahdollisuus. (A5)

Kompromissidiskurssissa legitimointi näyttäytyy ristiriitaisena. Diskurssissa ristiriitaa ei ratkaista, mutta sitä hallitaan tasapainottelemalla arvojen ja tavoitteiden välillä. Tämä heijastaa myös laajempaa ilmiötä, jossa yksilöt pyrkivät sovittamaan yhteen ympäristöarvot ja matkustamisen ilman, että luopuisivat toisesta kokonaan (Cohen ym., 2013).

Kolmantena ristiriidan haastamisen muotona aineistossa rakentuu *moraalidiskurssi*, jossa lentämiseen liitetään vahva eettinen ulottuvuus. Tällöin lentäminen ei ole enää vain käytännöllinen tai normatiivinen kysymys, vaan siihen liitetään vahva moraalinen arviointi ja vastuu. Büchsin (2017) mukaan osa ihmisistä kokee olevansa voimakkaammin vastuussa ilmastomuutoksesta, mikä johtaa siihen, että he kokevat moraalista velvollisuutta kieltäytyä lentämisestä ja samalla ovat välittämättä sosiaalisista normeista. Eettisten valintojen tekeminen ei kuitenkaan ole aina helppoa:

En voisi koskaan olla sinut lentämisen kanssa tietäen, että sen seurauksena ihmiset voivat menettää toimeentulonsa, kotinsa ja läheisensä. Vähintä, mitä voin tehdä, on osoittaa myötätuntoa heille, jotka kärsivät ilmastomuutoksen etulinjassa. Tähän päätökseen (lentämisestä kieltäytyminen) tuleminen ei ole ollut helppo, mutta vain pientä verrattuna siihen tuskaan, minkä lentäminen aiheuttaisi. (A2)

Diskurssissa lentäminen esitetään haitallisena ja moraalisesti kyseenalaisena toimintana ja sen myötä lentämisen välttäminen on eettisesti perusteltua. Tämä voidaan tulkita legitimointiprosessin näkökulmasta lentämisen moraaliseksi delegitimoimiseksi. Samalla voidaan tunnistaa yhteys myös lentohäpeän käsitteeseen, jossa lentämiseen liittyy syyllisyyden ja moraalisen ristiriidan kokemuksia (Gössling ym., 2020). Esimerkiksi eräs yleisurheilija kertoo, ettei halua lentämisen aiheuttamaa tuskaa omalle tunnollensa. Nämä tunteet eivät kuitenkaan automaattisesti johda käyttäytymisen muutokseen, vaan epämiellyttävää oloa voidaan helpottaa puolustusmekanismeilla, kuten kieltämisellä tai lentämisen välttämättömyyden perustelulla (Gössling ym., 2020; Lundin, 2021, s. 1) Tätä ilmiötä voidaan kutsua kognitiiviseksi dissonanssiksi (Festinger, 1957).

Normin haastamisen, kompromissin ja moraalisen arvioinnin diskursseja yhdistää se, että ne eivät vielä pura lentämisen normatiivista asemaa huippu-urheilussa, mutta horjuttavat sen itsestäänselvyyttä. Huippu-urheilun kontekstissa lentäminen ei näyttäydy enää yksiselitteisesti oikeutettuna ja sosiaalisesti hyväksyttävänä toimintana, vaan sen rinnalle rakentuu

vaihtoehtoisia tapoja ymmärtää ja arvioida huippu-urheilijan liikkuvuutta. Huippu-urheilussa vallitsevan lentämisen ja ympäristövastuun välinen ristiriita ei vielä ratkea, vaan se muuttuu näkyvämmäksi ja jatkuvan diskursiivisen neuvottelun kohteeksi.

5.2 Vastuun ja esimerkillisyyden kautta kohti kestävämpää huippu-urheilun tulevaisuutta

Huippu-urheilussa lentäminen säilyttää edelleen vahvan hegemonisen asemansa, mutta aineistosta nousee esiin myös diskursseja, joissa ristiriitaa ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välillä pyritään hallitsemaan ja ratkaisemaan kohti kestävämpää huippu-urheilua. Kestävyyttä tavoittelevat toimet tulevat todella tarpeeseen huippu-urheilussa, joka on pitkään jättäytynyt ilmastonmuutosta hillitsevien toimien ulkopuolelle (Ito & Higham, 2025; Higham & Vada, 2025). Tässä alaluvussa tarkastelen, millä tavoin urheilijat rakentavat vaihtoehtoisia tapoja jäsentää toimintaansa kestävän matkustamisen kontekstissa vastaten samalla tutkimukseni kolmanteen osakysymykseen: *Miten toimijuus, vastuu ja kestävän matkustamisen muutoksen mahdollisuudet rakentuvat ja rajautuvat yleisurheilijoiden puheessa?*

Yksilön vastuun diskurssissa toimijuus paikantuu vahvasti yksilöön, joka esitetään keskeisenä muutoksen mahdollistajana. Urheilijat asemoidaan tietoisiksi toimijoiksi, jotka tunnistavat toimintansa ympäristövaikutukset, mikä aiheuttaa velvollisuuden toimia. Yksilö ei ainoastaan tee valintoja, vaan hänestä rakentuu moraalinen toimija, jonka odotetaan ottavan kantaa ja vaikuttavan myös muihin:

Ajan myötä olen ymmärtänyt, että urheilijoilla, erityisesti heillä, jotka matkustavat usein, on velvollisuus puhua maapallomme puolesta. (A9)

Diskurssi tuottaa vahvaa moraalista legitimointia kestävämmälle matkustamiselle yhdistyen myös aiempaan tutkimukseen, jossa ympäristöystävällisempää käyttäytymistä selitetään moraalisen velvollisuuden ja vastuun kokemuksen kautta (ks. esim. Büchs, 2017). Toimijuudessa olennaista on valta tehdä valintoja eri vaihtoehtojen välillä (Giddens, 1984, s. 9; Lempiäinen, 2007, 116), mutta aineistossa tämä valta näyttäytyy usein rajattuna. Vaikka muutosta vaaditaan ja siihen velvoitetaan, ympäristöystävällisemmät toimintamallit eivät kuiten-

kaan näyttäytyä houkuttelevina tai riittävän helppoina vaihtoehtoina urheilijoille. Eräs urheilija kuvaakin tilannetta “meidän täytyy haluta tehdä asiat erillä tavalla” sen sijaan, että “me haluamme tehdä...”.

Aiemmassa tutkimuksessa on havaittu, että urheilijoiden oma päätävävalta esimerkiksi matkustamisen suhteen saattaa olla vähäistä, sillä matkustuspäätökset saatetaan tehdä joukkueen toimesta (Bende, 2012; Lerho, 2024). Myös tästä aineistosta vahvana diskurssina esiin nousut suorituskykydiskurssi yhdessä Backmannin ja Svenssonin (2023) tutkimuksen kanssa vahvistavat ajatusta siitä, että suorituskeskeisyys ohjaa voimakkaasti urheilijoiden toimintaa, jolloin ympäristöystävällisemmät vaihtoehdot, kuten pienemmän hiilijalanjäljen mutta pidemmän matkustusajan vaativan junamatkustamisen valitseminen ei näyttäydy kovinkaan houkuttelevana. Muutoksen tekeminen edellyttääkin tietoista ponnistelua ja normien ylittämistä, eikä se siten ole vielä vakiintunut osa toimintaa. Diskurssi vahvistaa samanaikaisesti yksilön vastuuta ja tuo esiin sen rajallisuuden.

Aineistosta nousee esiin myös toinen urheilijan roolia korostava diskurssi, *esimerkillisen toimijuuden diskurssi*. Tässä diskurssissa muutos nähdään pakon ja velvollisuuden sijaan myönteisenä inspiroimisen mahdollisuutena, joissa yksilöt voivat toimia toisilleen esimerkeinä. Diskurssissa korostuvat pienet teot ja niiden merkityksellisyys muiden inspiroimisessa. Vastaavaan pyrkii myös urheilijoiden ääntä esimerkkien kautta tuova World Athleticsin Champions for a Better World –ohjelma (World Athletics, 2024).

Esimerkillisen toimijuuden diskurssissa toimijuus esitetään ennen kaikkea esimerkin kautta tapahtuvana vaikuttamisena, jossa yksilö voi toimia muutoksen käynnistäjänä:

Huomasin, että oman käyttäytymisen muuttaminen oli merkityksellisempää kuin olin odottanutkaan. ..., kun ihmiset näkivät tekemäni pienet muutokset ja arkeeni sisällyttämäni kestävä tavat, heidänkin käyttäytymisensä alkoi muuttua. (A13)

Esimerkillä johtaminen sai aikaan toivotun ketjureaktion. Myös World Athleticsin (2021) urheilijakyselyyn vastanneista 75 % oli rohkaissut aktiivisesti muita muuttamaan elämäntyyliään ympäristöystävällisemmäksi. Myös talviurheilijoiden ilmastoaktivismia tarkastelevassa tutkimuksessa urheilijoilla nähtiin olevan tärkeä rooli ilmastotietoisuuden jakamisessa, mutta todettiin myös se, että yleensä vain riittävän menestyneillä urheilijoilla, kuten Olympiavoittajilla tai maailmanmestareilla on vaikutusvaltaa ja foorumi vaikuttamiseen. Toisaalta urheilijat eivät kokeneet olevansa kovinkaan uskottavia puhumaan ympäristöystävällisyydestä, koska he itse matkustivat niin paljon. (Knowles ym., 2024.) Myös Barr ym.

(2010) ovat havainneet tutkimuksessa arvoriistiriitaa, jolloin halukkuus toimia ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi on ristiriidassa oman elämäntyylin kanssa. Tämän tutkimuksen diskurssissa urheilijan vaikuttamismahdollisuudet nähdään kuitenkin positiivisessa valossa eikä esimerkkinä toimiminen edellytä täydellisyyttä:

En väitä olevani täydellinen mutta uskon, että tekemällä voitavani pystyn rohkaisemaan myös muita pohtimaan heidän ympäristövaikutuksiaan (A9).

Diskurssi rakentaa kuvaa muutoksesta, joka ei perustu pakkoon tai velvollisuuteen, vaan sosiaaliseen muutokseen. Muutosta ei tuoda samalla lailla esiin vaatimuksena kuin se on yksilön vastuun diskurssissa, vaan myönteisenä mahdollisuutena sekä haluna innostaa myös muita muuttamaan omaa käyttäytymistään. Näin toimijuus rakentuu pehmeämpänä ja vuorovaikutuksellisena, jolloin yksilön valinnoilla on laajempi esimerkillinen merkitys.

Rakenteellisen vastuun diskurssissa toimijuus siirtyy yksilöstä laajempiin järjestelmiin ja instituutioihin, kuten kilpailujärjestäjiin, lajiliittoihin ja urheilun rakenteisiin. Diskurssissa nämä eri rakenteet saavat keskeisen roolin muutoksen mahdollistajina ja ovat jopa edellytyksinä yksilötason muutokselle. Myös Knowles ym. (2024, s. 451) korostavat institutionaalisten muutosten tärkeyttä, jos halutaan rikkoa urheilussa ilmastonmuutosta tukevia hegeemonisia rakenteita. Rakenteellisen vastuun diskurssissa vaaditaankin suurempia, rakenteellisia muutoksia:

Maratontapahtumien järjestäjien on pohdittava uudestaan kansainvälisten kilpailijoiden houkuttelemista, jos he todella haluavat pienentää tapahtumiensa hiilijalanjälkeä. (A7)

Luulen, että monet kilpailut eivät näytä ymmärtävän, että suurin osa kilpailuiden hiilijalanjäljestä, joskus jopa 80–90 %, tulee urheilijoiden matkustamisesta. (A6)

World Marathon Major –sarja kannustaa maratonjuoksijoita lentämään ympäri maailmaa... ja se on pahasti ristiriidassa ajan hengen kanssa. (A7)

Rakenteelliset ratkaisut näyttäytyvät keskeisinä tekijöinä huippu-urheilun muokkaamisessa kestävämmäksi. Osa kilpailunjärjestäjistä on lähtenyt myös ratkomaan näitä ongelmia:

... autot, joissa on yksi tai kaksi henkilöä, maksavat pysäköinnistä, kun taas neljän tai useamman henkilön autot pysäköivät ilmaiseksi ja saavat vielä ilmaisen oluen. Ja mikä hienointa, pyöräilijöille ja kävelijöille maksetaan 5 dollaria. (A7)

Sveitsissä on yleistä, että kisaan ilmoittautuessaan, saa koko maan julkisen liikenteen vapaaseen käyttöön. (A7)

Myös muut keinot, kuten kilpailukalenterien maantieteellinen optimointi, matkustamisen vähentäminen ja lähialueiden kilpailuiden priorisoiminen ovat nousseet esiin monissa tutkimuksissa (ks. esim. Chard & Mallen, 2012; Gammelsaeter & Loland, 2023). Yleisurheilun Timanttiliigassa kokeiltiin junamatkustamista Oslon ja Tukholman osakilpailuiden yhteydessä vuonna 2024, jolla vastattiin yleisurheilijoiden toiveeseen järkevämmän kilpailukalenterin puolesta. Junakuljetus koettiin onnistuneeksi ja sen avulla pystyttiin pienentämään merkittävästi matkustamisen hiilijalanjälkeä. (World Athletics, 2024, s. 12.)

Rakenteellisen vastuun diskurssissa rakenteet näyttäytyvät aktiivisina toimijoina, joiden avulla on mahdollista ohjailla ja muokata urheilijoiden toimintaa haluttuun suuntaan. Diskurssissa näkyy myös rakenteellisen muutoksen rajallisuus. Muutokset näyttäytyvät vaikeasti toteutettavina ja ovat jopa ristiriidassa esimerkiksi kansainvälisyyden kanssa. Kansainvälisyys, kaupallistuminen ja globaalit kilpailujärjestelmät ylläpitävät matkustamisen tarvetta (Boykoff, 2017), mikä tekee muutoksesta hidasta ja osittain ristiriitaista. Diskurssi samanaikaisesti sekä legitimoii uudistuksia, mutta myös paljastaa globaalin urheilujärjestelmän riippuvuuden kansainvälisestä liikkuvuudesta.

Jaetun vastuun diskurssissa toimijuus rakentuu yhteisöllisenä ja vuorovaikutteisena toimintana, jossa lentämisen haasteiden ratkaisemiseksi tarvitaan yhteistyötä rakenteiden ja yksilöiden välillä. Johtajuutta kaivataan erityisesti kansainvälisiltä lajiliitoilta ja urheiluorganisaatioilta mutta yhteistyössä laaditut muutokset nähdään myös paljon sitouttavampina (Knowles ym., 2024) Jaetun vastuun diskurssissa korostuukin ajatus siitä, että todellinen muutos on mahdollista vain, jos kaikki toimijat osallistuvat siihen:

Joissakin kilpailuissa on tehty huomattavia parannuksia kestävämpien toimintatapojen suuntaan, mutta myös urheilijoiden täytyy tuoda oma panoksensa niihin, sillä muuten se ei toimi. (A7)

Esimerkit kuvastavat hyvin sitä, kuinka rakenteilla kyllä pystytään ohjaamaan toimintaa, mutta niiden todellinen vaikuttavuus riippuu yksilöiden toiminnasta. Gössling ja Dolnicar (2023) korostavatkin sosiaalisten normien ja kollektiivisten toimien merkitystä käyttäytymisen muutoksessa. Esimerkiksi lentämiseen liittyvän häpeän ja stigman lisääntyminen voi tukea kestävämmän matkustuskäyttäytymisen juurtumista, vaikka vaikutukset näkyvät usein viiveellä (Cohen, Higham & Cavaliere, 2011; Gössling ym., 2020). Jaetun vastuun korostaminen voi kuitenkin myös hämärtää vastuun rajoja. Kun vastuu jakautuu useille toimijoille, voi yksittäisen toimijan velvollisuudet jäädä epäselviksi, mikä voi heikentää konkreettisten muutosten toteutumista.

Urheilijoiden, rakenteiden ja yhteistyön kautta tapahtuvat muutokset voidaan sitoa koko urheilujärjestelmään ja sen yhteiskunnalliseen rooliin. *Urheilun vaikutusvalta*-diskurssissa urheilu esitetään merkittävänä vaikuttajana, jolla on kyky ohjata asenteita, lisätä tietoisuutta ja edistää muutosta laajassa mittakaavassa:

Urheilulla on valtava voima. Sillä on miljoonia faneja ympäri maailmaa, joihin se voi vaikuttaa, sekä yksittäisiä tähtiä omine kannattajajoukkoineen. Yleisurheilulla on lukuisia mahdollisuuksia toimia suunnannäyttäjänä, lisätä tietoutta ja näyttää yhteiskunnalle, miten olemme muuttumassa. Muutoksen ei tarvitse olla negatiivinen; muutos tarjoaa usein mahdollisuuksia järjestelmän parantamiseen. Tapahtumat voivat edelleen jatkua, mutta niiden on tapahduttava kestävämmällä ja maapallon kannalta ystävällisemmällä tavalla. (A13)

Esimerkiksi edellä esitetty aineisto-ote kuvaa hyvin sitä, kuinka urheilumaailman on muututtava, mutta tämä muutoksen pakko voidaan nähdä myös loistavana kehitysmahdollisuutena. Toimijuus esitetään kollektiivisena ja institutionaalisenä, mutta se on myös symbolista. Diskurssissa urheilu ei näyttäyty irrallisena yhteiskunnasta, vaan osana laajempaa yhteiskunnallista muutosta. Samalla se asemoidaan aktiiviseksi toimijaksi ilmastokriisin ratkaisemisessa:

On tärkeä muistaa, että jokaisen yhteiskunnan osa-alueen on muututtava, ja urheilu on osa tätä kokonaisuutta. Me emme ole sen ulkopuolella. (A13)

Niin huippu-urheilun kuin maapallon tulevaisuuden kannalta muutokselle on siis todellinen tarve. Gammelsaeter ja Loland (2023) näkevät nykyisen huippu-urheilun olevan uhka sekä luonnolle että itselleen.

Aineistosta rakentuvissa vastuuta, toimijuutta ja vaikuttamista korostavissa diskursseissa toimijuus jäsentyy moniulotteisena ja jakautuneena yksilöiden, yhteisöjen ja rakenteiden välillä. Yksilötason diskursseissa toimijuus rakentuu moraalisen vastuuna ja esimerkiksi vaikkauttamisena, mutta samalla se rajautuu käytännön rajoituksiin, kuten suorituskeskeisyyteen ja rajallisiin vaikutusmahdollisuuksiin. Rakenteellisissa diskursseissa toimijuus siirtyy instituutioille, jotka näyttäytyvät keskeisinä muutoksen mahdollistajina mutta joiden toimintaa rajoittavat globaalin urheilujärjestelmän logiikat, kuten kansainvälisyys ja kaupallistuminen. Jaetun vastuun diskurssissa toimijuus rakentuu vuorovaikutteisena ja kollektiivisena, mutta samalla vastuun jakautuminen voi hämärtää yksittäisten toimijoiden rooleja sekä hidastaa muutosta. Urheilun vaikutusvalta-diskurssissa toimijuus laajenee yksittäisten toimijoiden ja rakenteiden ulkopuolelle koko urheilujärjestelmän

yhteiskunnalliseen rooliin, jossa urheilu asemoidaan suunnannäyttäjäksi ja asenteiden muokkaajaksi.

Kestävemmän matkustamisen mahdollisuudet huippu-urheilussa näyttäytyvät näin ollen olemassa olevina, mutta ehdollisina. Urheilun vaikutusvaltaiskurssi korostaa muutoksen potentiaalia laajassa mittakaavassa, mutta yksilöiden, rakenteiden ja globaalien käytäntöjen rajoitteet hidastavat sen toteutumista. Muutos ei perustu yksittäisiin ratkaisuihin, vaan edellyttää muutoksia myös yhteisöjen arvoissa ja käytännöissä, sillä urheilu ja matkailu ovat sosiaalisesti rakentuneita (Andrews, 2006). Myöskään ristiriita ympäristövastuun ja lentämisen välillä ei poistu, vaan sitä hallitaan diskursiivisesti eri tavoin, jotka avaavat ja rajaavat kestävän muutoksen mahdollisuuksia huippu-urheilun kontekstissa.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä Pro gradu –tutkielmassa olen tarkastellut yleisurheilijoiden luomia merkityksiä lentämiselle osana huippu-urheilua. Tarkoitukseni oli ymmärtää ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välisen ristiriidan rakentumista. Kriittisen diskurssianalyysin ja eko-lingvistiikan luoman kehyksen avulla yhdessä kysely- ja artikkeliaineistojen kanssa selvitin vastauksia tutkimukseni tutkimuskysymyksiin.

Tutkimukseni ensimmäisenä osakysymyksenä on: *Miten yleisurheilijat oikeuttavat lentämistä huippu-urheilussa?* Tutkimuksen tulokset osoittavat, että lentäminen säilyttää huippu-urheilussa vahvan hegemonisen asemansa, jota rakennetaan ja ylläpidetään legitimoinnin ja luonnollistamisen kautta. Lentämistä oikeutetaan erityisesti rationaalisilla ja moraalisisilla perusteluilla, joissa korostuvat suorituskyky, kilpailumenestys sekä kansainvälisen urheilujärjestelmän vaatimukset.

Toisena osakysymyksenä on: *Miten urheiluyhteisön normit, odotukset ja kulttuuriset käytännöt rakentavat ja rajaavat hyväksyttäviä matkustusvalintoja?* Urheiluyhteisöissä vallitsevat sosiaaliset normit ovat merkittävä matkustuskäyttäytymistä ohjaava tekijä. Lentäminen niin hyvine kuin huonoine puolineen nähdään kyseenalaistamattomana osana huippu-urheilijan työnkuvaa, jolloin se kuvastaa myös huippu-urheilijalle asetettavia odotuksia. Urheiluyhteisössä vallitseva kulttuuri tukee ajatusta siitä, että lentäminen symboloi huippu-urheiluutta. Lentäminen kestävämmänä matkustusmuotona näyttäytyy syvälle juurtuneena, itsestään selvänä ja kyseenalaistamattomana urheilukulttuurin osana.

Kolmantena osakysymyksenä on *Miten toimijuus, vastuu ja kestävä matkustamisen muutoksen mahdollisuudet rakentuvat ja rajautuvat yleisurheilijoiden puheessa?* Ilmastokriisi on haastanut urheilijat reflektomaan lentämisen kestävyyttä ja sen tarvetta. Toimijuuden ja vastuun tarkastelu osoittaa, että kestäväan matkustamiseen liittyvä muutos rakentuu moniulotteisesti ja jakautuu eri toimijoiden kesken. Muutosta kestävämpään suuntaan vaaditaan sekä urheilijoilta että rakenteilta ja instituutioilta. Ennen kaikkea yhteistyö näyttäytyy tärkeänä, vaikkakin vastuiden jakaminen voi muodostua myös haasteeksi. Toisaalta muutoksella nähdään olevan myös myönteinen mahdollisuus luoda jotain parempaa ja kestävämpää. Niin urheilijat kuin koko urheilumaailma voivat toimia roolimalleina paremman tulevaisuuden puolesta.

Tutkimukseni päätutkimuskysymys kuuluu: *Miten ympäristövastuun ja lentämisen välttämättömyyden välinen ristiriita rakentuu yleisurheilijoiden puheessa?* Kiteytän vastauksen tähän kysymykseen esittelemällä ristiriidasta kaksi kilpailevaa, ekolovingvistista tarinaa. Lentämisen hegemonista asemaa kuvaavassa tarinassa lentämisen tarve ja sen mahdollisuudet nähdään tärkeämpinä kuin sen aiheuttamat ympäristöhaitat. Samainen tarina rakentaa kuvaa ympäristöystävällisemmistä matkustusvaihtoehdoista epärealistisinä mahdollisuuksina. Tarina vahvistaa lentämisen välttämättömyyden ja ympäristövastuun välille syntyvää ristiriitaa. Aineisto osoittaa kuitenkin, että lentämisen hegemonista asemaa pyritään myös horjuttamaan rinnakkaisten diskurssien kautta. Kilpailevassa tarinassa ristiriidan muodostumista haastetaan rakentamalla lentämisestä moraalinen ja ympäristöllinen ongelma. Samalla tarina luo kuvaa toiveikkaammasta ja kestävämmästä tulevaisuudesta tarjoamalla muutoksen ja vaikutuksen mahdollisuuksia.

Vaikka kestävämpään matkustamiseen kannustava tarina näyttäytyy vielä altavastaajana valalla olevalle lentämisestä ihannoivalle tarinalle, on se kuitenkin todella tärkeä avaus niin ympäristömme kuin myös urheilun ja matkailun tulevaisuuden kannalta. Sekä matkailun että urheilun on muututtava ja osallistuttava yhteiskunnallisiin ilmastomuutoksen ”hillitsemistalkoisiin”, sillä tällä hetkellä molempiin yhdistyvä lentäminen valtavine ympäristöhaittoineen vie pohjaa omalta toiminnaltaan (Gammelsaeter & Loland, 2023, s. 104; Tervo-Kankare, 2017, s. 239). Voimme kuvata huippu-urheilun ja kestävyiden välistä suhdetta kilpajuoksuna, jossa vastakkain asettuvat kestävämmät käytännöt ylläpitävät ja kestävämpiä vaihtoehtoja rakentavat tarinat. Kyse on myös kilpajuoksusta aikaa vastaan. Kestävämpiä ratkaisuja tarvitaan kiireellisesti (United Nations, n.d.), mutta toimintakulttuurin muuttuminen ja uusien, hallitsevien sosiaalisten normien rakentuminen on hidas prosessi.

Tutkimukseeni liittyy myös rajoitteita. Alkuperäisenä ajatuksenani oli tutkia suomalaisten yleisurheilijoiden ajatuksia ja kertomuksia lentämisestä. Vastausten kerääminen osoittautui kuitenkin haasteelliseksi, mahdollisesti yleisurheilijoiden hallikaudelle sattuneen keräämisajanjakson myötä. Tämän takia halusin vankistaa aineistoani ottamalla mukaan toisen aineiston, joka koostui kansainvälisiä huippuyleisurheilijoita käsittelevistä artikkeleista, haastatteluista ja blogiteksteistä. Käsittelin aineistoja yhtenäisenä aineistona, vaikka ne eroavat toisistaan hieman; kyselyaineistot kuvaavat aidommin yleisurheilijoiden omia ajatuksia, kun taas artikkeliaineistossa välikätenä on voinut toimia esimerkiksi toimittaja, joka taas on suunnannut näkökulmaa haluamaansa suuntaan. On myös hyvä muistaa, että minä tutkijana

olen määritellyt kyselyssä käytettävät kysymykset ja siten ollut itse tuottamassa kyselyaineistosta tietynlaista kuvaa. Toisaalta artikkeliaineisto oli määrällisesti runsaampi. Koko analyysin ajan olin kuitenkin tietoinen siitä, kumpaa aineistotyyppiä tekstikatkelma edustaa, joten uskon, että se auttoi suhtautumaan tekstiin paremmin aineistojen eroavaisuudesta huolimatta. Uskon kuitenkin, että monipuolisen aineiston käyttäminen vahvistaa tutkimukseni tekemiä havaintoja ja tuo tarkasteluun laajempaa kontekstia.

Tutkimukseni sijoittuu diskurssintutkimuksen piiriin, jolloin tarkastelun kohteena ovat urheilijoiden kielenkäytön kautta rakentuvat merkitykset. Myös tulokset rajoittuvat näihin, eikä niistä voida vetää suoria johtopäätöksiä esimerkiksi urheilijoiden todellisesta käyttäytymisestä. Lisäksi analyysin perustuminen tutkijan omiin tulkintoihin mahdollistaa sen, etteivät aineistosta tekemäni tulkinnat ole täysin yksiselitteisiä. Toinen tutkija samoine lähtökohtineen olisi voinut päätyä toiseen lopputulemaan.

Rajoitteista huolimatta tutkimukseni tuottaa uutta tietoa lentämisen merkityksellistämisestä kontekstissa, jossa huippu-urheilu, kestävä matkailu ja kielenkäyttö yhdistyvät. Lentomat-kustamista on tutkittu useiden tutkijoiden toimesta, mutta harvemmin on huomioitu tässä tutkimuksessa yhdistämäni näkökulma. Aiheen ajankohtaisuus ja yhteiskunnallinen merkitys korostavat jatkotutkimuksen tarvetta. Tutkimukseni tarkastelee ilmiötä vain kielenkäytön tasolla, kun taas urheilijoiden todellisen matkustuskäyttäytymisen jatkotutkimus antaisi tärkeää tietoa aiheesta käytännön tasolla. Lisäksi tutkimukseni rajoittuu vain tarkastelemini yleisurheilijoihin, jotka edustavat vain murto-osaa koko urheilukentästä. Aiheen tarkastelu eri toimijoiden, kuten valmentajien ja organisaatioiden sekä eri urheilulajien, yksilö- ja joukkuelajien tai kesä- ja talvilajien näkökulmasta voisi avata uusia merkityksellisiä näkökulmia. Myös pitkittäistutkimus tarjoaisi loistavan mahdollisuuden tarkastella ilmiön kehittymistä pidemmällä aikajänteellä.

KIITOKSET

Tuntuu kuin vasta eilen olisin ollut aloittelemassa tätä graduprosessia ja kuumeisesti pallottelemassa gradulleni aihetta. Samalla välissä on kuitenkin kokonainen vuosi täynnä tunteiden vuoristorataa. On opittu, on erehdytty. On matkattu niin epätoivon kuin hurmoksenkin partaalla. Ei ole ollut helppo tai suoraviivainen matka, mutta eipä sen sitä tarvitsekaan olla.

Yksin tätä prosessia ei ole kuitenkaan onneksi tarvinnut läpikäydä. Haluankin kiittää huippua ohjaajaani Emilyä - ilman sinun ymmärtävää tukea ja positiivisen tsemppi-ilmapiiirin luomista ei tämä projekti olisi vielä lähelläkään maalia. Samalla annoit loistavia vinkkejä mutta loit myös uskoa omiin kykyihini tehdä itsenäisiä päätöksiä. Kiitos siitä!

Lämmin kiitos myös graduryhmälleni! Te jaksoitte aina innostua gradustani ja haastoitte pohtimaan asioita uusista näkökulmista.

Suuret kiitokset perheelleni, joka on jaksanut tsemptata läpi hyvien ja heikkojen hetkien! Erityiskiitos siskolleni, joka on jaksanut kuunnella gradujuuttujani päivästä toiseen ja auttaa ajatusteni jäsentelyssä. Ilman teitä en olisi tässä nyt näitä kiitossanoja kirjoittamassa.

Mikä parasta, tämä prosessi on saanut minut kuitenkin innostumaan matkailun teemoista ihan uudella tavalla, ja reilu vuosi sitten saatu päähänpisto palata vuosia tauolla olleiden maisteriopintojen pariin ei ollutkaan ehkä niin huono idea.

LÄHTEET

- Aarnio-Linnanvuori, E. (2019). How do teachers perceive environmental responsibility? *Environmental Education Research*, 25(1), 46–61.
<https://doi.org/10.1080/13504622.2018.1506910>
- Alasuutari, P. (2011). *Laadullinen tutkimus 2.0*. Vastapaino.
- Andrews, D. I. (2006). *Sport-commerce-culture: Essays on sport in late capitalist America*. (Popular Culture and Everyday Life 11). Peter lang.
- ATP. (2023). ATP Carbon tracker wraps successful first season; players recognised. Haettu 4.12.2025 osoitteesta <https://www.atptour.com/en/news/carbon-tracker-2023-success>
- Babcock, H. M. (2009). Assuming personal responsibility for improving the environment: Moving toward a new environmental norm. *Harv. Envtl. L. Rev.*, 33, 117–175.
- Backman, E. & Svensson, D. (2023). Where does environmental sustainability fit in the changing landscapes of outdoor sports? An analysis of logics of practice in artificial sport landscapes. *Sport, Education and Society*, 28(6), 727–740.
<https://doi.org/10.1080/13573322.2022.2073586>
- Barr, S., Shaw, G., Coles, T. & Prillwitz, J. (2010). ‘A holiday is a holiday’: practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 474–481.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.08.007>
- Bauman, Z. (2013). *Postmodernity and its discontents*. John Wiley & Sons.
- Bende, Z. (2012). Female intercollegiate athletes’ travel behavior, travel needs and motivations on sporting aimed tours. Pro gradu –tutkielma. Clemson University, Master of Parks, Recreation, and Tourism Management.
- Björkvall, A. & Westberg, G. (2021). Shame and pride in the delegitimization and relegitimization of air travel. *Critical Approaches to Discourse Analysis Across Disciplines*, 13(2), 63–83.
- Botterill, D. & Platenkamp, V. (2012). *Key concepts in tourism research*.
- Boykoff, J. (2017). Protest, activism, and the Olympic Games: an overview of key issues and iconic moments. *The International Journal of the History of Sport*, 34(3-4), 162–183.
<https://doi.org/10.1080/09523367.2017.1356822>
- Buchholtz, M. & Hall, K. (2010). Locating Identity in Language. Teoksessa C. Llamas & D. Watt (toim.), *Language and Identities* (s. 18–29). Edinburg University Press.
- Bull, C. J. (2006). Racing cyclists as sports tourists: The experiences and behaviours of a case study group of cyclists in East Kent, England. *Journal of Sport Tourism*, 11(3-4), 259–274. <https://doi.org/10.1080/14775080701400927>
- Burr, V. (1995). *An introduction to social construction*. Routledge.
- Burr, V. (2015). *Social Introduction*. Routledge.

- Büchs, M. (2017). The role of values for voluntary reductions of holiday air travel. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 234–250. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1195838>
- Castel, M. (2024). The Relationship Between Social Norms and Travel Behavior, and the Mediating Effect of Personal Norms. Pro gradu –tutkielma. Utrecht University, Faculty of Social and Behavioural Sciences.
- Chard, C., & Mallen, C. (2012). Examining the linkages between automobile use and carbon impacts of community-based ice hockey. *Sport management review*, 15(4), 476–484. <https://doi.org/10.1016/j.smr.2012.02.002>
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015–1026. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.58.6.1015>
- Cialdini, R. B., & Trost, M. R. (1998). *Social influence: Social norms, conformity and compliance*.
- Cohen, S. & Gössling, S. (2015). A darker side of hypermobility. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 47(8), 1661–1679. <https://doi.org/10.1177/0308518X15597124>
- Cohen, S., Higham, J. & Cavaliere, C. (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>
- Cohen, S., Higham, J. E., & Reis, A. C. (2013). Sociological barriers to developing sustainable discretionary air travel behaviour. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 982–998. <https://doi.org/10.1080/09669582.2013.809092>
- Dolf, M., & Teehan, P. (2015). Reducing the carbon footprint of spectator and team travel at the University of British Columbia's varsity sports events. *Sport management review*, 18(2), 244–255. <https://doi.org/10.1016/j.smr.2014.06.003>
- Duffield, R. & Fowler, P.M. (2021). Domestic and international travel: implications for performance and recovery in team-sport athletes. Teoksessa M. Kellmann & J. Beckmann (toim.), *Recovery and Well-being in Sport and Exercise* (s. 183–197). Taylor & Francis.
- Eden, S. E. (1993). Individual environmental responsibility and its role in public environmentalism. *Environment and Planning A*, 25(12), 1743–1758. <https://doi.org/10.1068/a251743>
- Elo, S., Kajula, O., Tohmola, A. & Kääriäinen, M. (2022). Laadullisen sisällönanalyysin vaiheet ja eteneminen. *Hoitotiede*, 34(4), 215–225. Haettu 22.3.2026 osoitteesta <https://oulurepo.oulu.fi/bitstream/handle/10024/47650/nbnfioulu-202402061597.pdf>
- Fabunmi, O.A., Jansen van Rensburg, A., Vitale, J.A., Stevens, D., Lenting, A. & Janse van Rensburg, D.C.C. (2026). Unpacking the impact of travel and jet lag on sleep and performance of athletes: a narrative review. *Current Sleep Medicine Reports*, 12(18). <https://doi.org/10.1007/s40675-026-00355-1>
- Fahlquist, J. N. (2009). Moral responsibility for environmental problems—Individual or institutional?. *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, 22(2), 109–124. <https://doi.org/10.1007/s10806-008-9134-5>

- Fairclough, N. (1995). *Critical discourse analysis: the critical study of language*. Longman.
- Fairclough, N. (1997). *Miten media puhuu?* Vastapaino.
- Fairclough, N. (2001). Critical discourse analysis as a method in social scientific research. Teoksessa R. Wodak & M. Meyer (toim.), *Methods of Critical Discourse Analysis* (s. 121–136). Sage.
- Fairclough, N. (2003). *Analysing discourse: textual analysis for social research*. Routledge.
- Fairclough, N., Graham, P., Lemke, J. & Wodak, R. (2004). Introduction. *Critical Discourse Studies 1*, 1–7.
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Row, Peterson.
- Fill, A. & Mühlhäusler, P. (2006). *Ecolinguistics reader*. Bloomsbury Publishing.
- Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International norm dynamics and political change. *International organization*, 52(4), 887–917.
- Foucault, M. (1976). *Seksuaalisuuden historia: tiedontahto, nautintojen käyttö, huoli itsestä*.
- Galasso, V., Nannicini, T. & Nozza, D. (2024). *We need to talk: audio surveys and information extraction*.
- Gammelsæter, H. & Loland, S. (2023). Code Red for Elite Sport. A critique of sustainability in elite sport and a tentative reform programme. *European Sport Management Quarterly*, 23(1), 104–124. <https://doi.org/10.1080/16184742.2022.2096661>
- Garcia-Jerez, M.E. (2016). Naturalized discourse in arguments: a textual approach to the study of social representations. *International Journal of Humanities, Art and Social Studies*, 1(2), 1–9.
- Gee, J.P. (2011). *An Introduction to Discourse Analysis. Theory and Method*. Taylor & Francis.
- Giddens, A. (1984). *The constitution of society*. University of California Press.
- Gössling, S., & Dolnicar, S. (2023). A review of air travel behavior and climate change. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 14(1), e802. <https://doi.org/10.1002/wcc.802>
- Gössling, S., Haglund, L., Kallgren, H., Revahl, M., & Hultman, J. (2009). Swedish air travellers and voluntary carbon offsets: towards the co-creation of environmental value?. *Current Issues in Tourism*, 12(1), 1–19. <https://doi.org/10.1080/13683500802220687>
- Gössling, S., & Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does ‘flight shame’ affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266, 122015. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>

- Gössling, S. & Peeters, P. (2007). 'It does not harm the environment!' an analysis of industry discourses on tourism, air travel and the environment. *Journal of sustainable tourism*, 15(4), 402–417. <https://doi.org/10.2167/jost672.0>
- Hahn, R. & Lülfs, R. (2014). Legitimizing negative aspects in GRI-oriented sustainability reporting: a qualitative analysis of corporate disclosure strategies. *Journal of Business Ethics*, 123(3), 401–420. <https://doi.org/10.1007/s10551-013-1801-4>
- Heikkinen, V. (1999). *Ideologinen merkitys kriittisen tekstintutkimuksen teoriassa ja käytännössä*. (Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 728). Suomalaisen Kirjallisuuden Seura
- Herlin, I. (2012). Katse kieleen ja ympäristöön. *Kielikuvia* 2, 3–17.
- Higham, J. & Hinch, T. (2009). *Sport and tourism: globalization, mobility and identity*. Butterworth.
- Higham, J. & Vada, S. (2025). The state-of-the-art in sport tourism geographies. *Tourism Geographies*, 27(3-4). <https://doi.org/10.1080/14616688.2024.2373875>
- Holden, E. & Linnerud, K. (2015). Sustainable mobility. Teoksessa C.M. Hall, S. Gössling & D. Scott (toim.), *The Routledge handbook of tourism and sustainability* (s. 409–419). Routledge.
- Hopkins, D., Gössling, S., Cohen, S., Hanna, P. & Higham, E. S. (2023). Aeromasculinities and the fallacy of sustainable aviation. *Energy Research & Social Science*, 106. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2023.103319>
- Hosking, D. M. (2011). Telling Tales of Relations: Appreciating Relational Constructionism. *Organization Studies* 32(1), 47–65. <https://doi.org/10.1177/0170840610394296>
- Ito, E. & Higham, J. (2025). An evidence-base for reducing the CO2 emissions of national mega sports events: application of three-hub model to the Japan 2019 Rugby World Cup. *Journal of Sustainable Tourism*, 33(4), 738–754. <https://doi.org/10.1080/09669582.2023.2177301>
- Janse van Rensburg, D. C., Jansen van Rensburg, A., Fowler, P. M., Bender, A. M., Stevens, D., Sullivan, K. O., ... & Botha, T. (2021). Managing travel fatigue and jet lag in athletes: a review and consensus statement. *Sports Medicine*, 51(10), 2029–2050. <https://doi.org/10.1007/s40279-021-01502-0>
- Jensen, B. B., & Schnack, K. (1997). The action competence approach in environmental education. *Environmental education research*, 3(2), 163–178. <https://doi.org/10.1080/1350462970030205>
- Jokinen, A. (2021). Laadullisen tutkimuksen näkökulmat. Teoksessa Jaana Vuori (toim.), *Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja*. Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto.
- Jokinen, A. & Juhila, K. (1993). Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa A. Jokinen, E. Suominen, K. Juhila & E. Suoninen (toim.), *Diskurssianalyysin aakkoset* (s. 75–108). Vastapaino.
- Jokinen, A., Juhila, K. & Suominen, E. (2016). Johdanto. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen (toim.), *Diskurssianalyysi: teorian, peruskäsitteet ja käyttö*. Vastapaino.

- Jorgensen, M. & Phillips, L. (2002). *Discourse analysis as theory and method*. Sage Publications.
- Juhila, K. (2016). Tutkijan positiot. Teoksessa A. Jokinen, K. Juhila & E. Suoninen (toim.), *Diskurssianalyysi: teorian, peruskäsitteet ja käyttö*. Vastapaino.
- Järvinen, S. (2025). "Aika on rahaa – maisemat ei kiinnosta" Matkustustapojen valinnat kestävyyspainoiden keskellä. Pro Gradu –tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailututkimus.
- Knoppers, A., Ten Boom, A., Buisman, A., Elling, A. & De Knop, P. (2001). Values and norms in sport. Teoksessa J. Steenbergen, P. De Knop & A. Elling (toim.), *Values and Norms in Sport: critical reflections on the position and meanings of sport in society*. Meyer & Meyer Verlag.
- Knowles, N.L., Scott, D. & Ruddy, M. (2024). Climate change versus winter sports; can athlete climate activism change the score?. *International Review for the Sociology of Sport*, 59(3), 438–458. <https://doi.org/10.1177/10126902231209226>
- Kreil, A. S. (2021). Visual protest discourses on aviation and climate change. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 2(1). <https://doi.org/10.1016/j.annale.2021.100015>
- Krzyzanowski, M. (2020). Normalization and the discursive construction of "new" norms and "new" normality: discourse in the paradoxes of populism and neoliberalism. *Social Semiotics*, 30(4), 431–448. <https://doi.org/10.1080/10350330.2020.1766193>
- Lehti, L., Haapanen, L. & Kääntä, L. (2018). Diskurssintutkimus – monitieteinen ja monimenetelmäinen ala. Teoksessa L. Lehti, L. Haapanen & L. Kääntä (toim.), *Diskurssintutkimuksen menetelmistä* (s. 4–19). AFinLA-e.
- Lempiäinen, K. (2007). Sukupuolinen toimija: kysymys olemuksesta, roolista ja tavasta. *Sociologia*, 44(2).
- Lerho, M. (2024). Elite Athletes' Travel Behaviour to/from Sport Events: A Case Study of Biathlon. Pro gradu –tutkielma. Mid Sweden University, Tourism Studies.
- Liu, X., Wang, C., Shishime, T., & Fujitsuka, T. (2012). Sustainable consumption: Green purchasing behaviours of urban residents in China. *Sustainable development*, 20(4), 293–308. <https://doi.org/10.1002/sd.484>
- Lundin, N. (2021). Flyga till skidsemestern: En intervjustudie om uppfattningar, dissonans och förnekelse hos flygresande skidåkare. Pro gradu –tutkielma. Göteborgs universitet, Institutionen för globala studier.
- Manoli, A. E., Lomax, C., O'Byrne, D., & Antonopoulos, G. A. (2025). Olympians' perspectives of environmental sustainability within the Olympic games. *Leisure Studies*, 44(3), 483–494. <https://doi.org/10.1080/02614367.2024.2314455>
- Mascarenhas, M., Pereira, E., Rosado, A. & Martins, R. (2021). How has science highlighted sports tourism in recent investigation on sports' environmental sustainability? *Journal of Sport & Tourism*, 25(1), 42–65. <https://doi.org/10.1080/14775085.2021.1883461>
- Mastromartino, B., Ross, W. J., Wear, H., & Naraine, M. L. (2020). Thinking outside the 'box': A discussion of sports fans, teams, and the environment in the context of COVID-19. *Sport in Society*, 23(11), 1707–1723. <https://doi.org/10.1080/17430437.2020.1804108>

- Middlemiss, L. (2010). Reframing individual responsibility for sustainable consumption: Lessons from environmental justice and ecological citizenship. *Environmental Values*, 19(2), 147–167. <https://doi.org/10.3197/096327110X12699420220518>
- Niska, M., Venäläinen, S., Olakivi, A. & Cañada, J. A. (2024). Sosiaalisen konstruktionismin juuret ja versiot. Teoksessa M. Niska, S. Venäläinen, A. Olakivi & J. A. Cañada (toim.), *Sosiaalinen konstruktionismi* (s. 13–60). Tampere: Vastapaino.
- Nybom, T., Virtanen, A. & Järvenpää, M. (2019). Legitimointistrategioiden käyttö kuntien ympäristöraportoinnissa. *Hallinnon tutkimus* 38(2), 90–110. Haettu 12.4.2026 osoitteesta <https://osuva.uwasa.fi/server/api/core/bitstreams/c3c46c85-5abe-4720-8c60-8bb4128d8a6a/content>
- Oates, C. J. & McDonald, S. (2014). The researcher role in the attitude-behaviour gap. *Annals of Tourism Research*, 46, 168–170. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.01.003>
- Peeters, P.M. (2017). Tourism's impact on climate change and its mitigation challenges: how can tourism become 'climatically sustainable'? [Väitöskirja, Delftin teknillinen yliopisto]. <https://doi.org/10.4233/uuid:615ac06e-d389-4c6c-810e-7a4ab5818e8d>
- Pereira, R.P.T., Filimonau, V. & Ribeiro, G.M. (2019). Score a goal for climate: Assessing the carbon footprint of travel patterns of the English Premier League clubs. *Journal of Cleaner Production*, 227, 167–177. Haettu 4.4.2026 osoitteesta <https://eprints.bournemouth.ac.uk/32280/3/EPL%20paper%202019.pdf>
- Pietikäinen, S. (2000). Kriittinen diskurssitutkimus. Teoksessa K. Sajavaara & A. Piirainen-Marsh (toim.), *Kieli, diskurssi & yhteisö* (s. 191–217). Solki.
- Pietikäinen, S. & Mäntynen, A. (2019). *Uusi kurssi kohti diskurssia*. Vastapaino.
- Ponton, D., & Asero, V. (2018). Representing Global Cruise Tourism: A Paradox of Sustainability. *Critical Approaches to Discourse Analysis across Disciplines*, 10(1), 45.
- Pynnönen, A. (2013). Diskurssianalyysi: Tapa tutkia, tulkita ja olla kriittinen. Haettu 15.1.2026 osoitteesta <https://jyx.jyu.fi/bitstreams/903c45a7-b239-4934-95d3-4476e672902d/download>
- Randles, S., & Mander, S. (2009). Aviation, consumption and the climate change debate: 'Are you going to tell me off for flying?'. *Technology analysis & strategic management*, 21(1), 93–113. <https://doi.org/10.1080/09537320802557350>
- Richards, L., & Morse, J. M. (2012). *Readme first for a user's guide to qualitative methods*. Sage publications.
- Sapir, E. (2001). Language and Environment. Teoksessa A. Fill & P. Mühlhäuser (toim.), *The Ecolinguistics Reader: Language, Ecology, and Environment* (s. 13–23).
- Speros, B. (2025). NHL Miles Traveled: Dallas tops list; Islanders stay closest to home. Haettu 4.12.2025 osoitteesta <https://bookies.com/news/2025-26-nhl-miles-traveled-stars-top-list-islanders-stay-closest-to-home>
- Steffansen, S. & Fill, A. (2014). Ecolinguistics: the state of the art and future horizons. *Language Sciences*, 1, 6–25.
- Stern, P. C. (2005). Understanding individuals' environmentally significant behavior. *ELR News & Analysis*, 35.

- Stibbe, A. (2014). An Ecolinguistic Approach to Critical Discourse Studies. *Critical Discourse Studies*, 11(1), 117–128. <https://doi.org/10.1080/17405904.2013.845789>
- Stibbe, A. (2015). *Ecolinguistics: Language, Ecology and the Stories We Live By*. Routledge.
- Suomen Urheiluliitto (2024). Suomen Urheiluliiton ympäristöohjelma. Haettu 6.10.2025 osoitteesta https://www.yleisurheilu.fi/wp-content/uploads/2024/11/Ymparistoohjelma_2024-Suomen-Urheiluliitto.pdf#page=2&zoom=100,76,433
- Tervo-Kankare, K. (2017). Kestävä matkailu. Teoksessa J. Edenheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 235–240). Lapland University Press.
- Tietoarkisto. (n.d.) Kyselylomakkeen laatiminen. Kvantitatiivisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Haettu 24.2.2026 osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/kyselylomake/laatiminen/>
- Tuck, J. (2003). Making sense of emerald commotion: Rugby union, national identity and Ireland. *Identities: Global Studies in Culture and Power*, 10(4), 495–515. <https://doi.org/10.1080/714947402>
- Tutkimuseettinen Neuvottelukunta. (2023). Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. (Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 2 /2023).
- Tyrväinen, L. (2017). Matkailun ympäristövaikutukset. Teoksessa J. Edenheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 93–102). Lapland University Press.
- Ullström, S., Strippel, J., & Nicholas, K.A. (2021). From aspirational luxury to hypermobility to staying on the ground: changing discourses of holiday air travel in Sweden. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(3), 688–705. <https://doi.org/10.1080/09669582.2021.1998079>
- United Nations (N.d.) What is Climate Change? Haettu 20.4.2026 osoitteesta <https://www.un.org/en/climatechange/what-is-climate-change>
- Vaara, E., Tienari, J., & Laurila, J. (2006). Pulp and paper fiction: On the discursive legitimation of global industrial restructuring. *Organization studies*, 27(6), 789–813. <https://doi.org/10.1177/0170840606061071>
- Vaara, E., & Tienari, J. (2008). A discursive perspective on legitimation strategies in multinational corporations. *Academy of Management review*, 33(4), 985–993. <https://doi.org/10.5465/amr.2008.34422019>
- Vanhatalo, N. (2024). Ruotsalaistähti Gustav Bergman lopetti lentämisen: liikkuu työn vuoksi hurjia matkoja maita pitkin. Haettu 4.12.2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20114370>
- Van Leeuwen, T. (2007). Legitimation in discourse and communication. *Discourse & communication*, 1(1), 91–112. <https://doi.org/10.1177/1750481307071986>
- Van Leeuwen, T. (2008). *Discourse and practice: New tools for critical discourse analysis*. Oxford university press.
- Van Leeuwen, T., & Wodak, R. (1999). Legitimizing immigration control: A discourse-historical analysis. *Discourse studies*, 1(1), 83–118. <https://doi.org/10.1177/1461445699001001005>

Wanda Diamond League. (2025). Calendar 2026. Haettu 30.11.2025 osoitteesta <https://www.diamondleague.com/calendar/>

Webropol (2026). Webropol: monipuolinen kyselytyökalu tiedonkeruuseen ja raportointiin. Haettu 3.2.2026 osoitteesta <https://webropol.fi/kyselyt-ja-raportointi/>

Wodak, R. (1996). *Disorders of discourse*. Longman.

World Athletics (2020). Sustainability strategy 2020–2030. Haettu 6.10.2025 osoitteesta <https://worldathletics.org/athletics-better-world/news/sustainability-strategy-2020>

World Athletics (2021). World Athletics survey: nearly 80% of athletes seriously concerned about the climate crisis. Haettu 20.10.2025 osoitteesta <https://worldathletics.org/organisation/news/athlete-survey-cop26-united-nations-climate-summit>

World Athletics (2022). More than 76% of athletes share serious concern about the climate crisis: World Athletics survey. Haettu 20.10.2025 osoitteesta <https://worldathletics.org/athletics-better-world/news/athletes-share-serious-concerns-about-climate-crisis-world-athletics-survey>

World Athletics. (2024). World Athletics Report 2024. Haettu 6.10.2025 osoitteesta <https://abwyear1.worldathletics.org/2024/1-1>

Xu, F., Huang, L., & Whitmarsh, L. (2020). Home and away: Cross-contextual consistency in tourists' pro-environmental behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(10), 1443-1459. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1741596>

LIITE 1: Aineistoluettelo artikkeleista, blogiteksteistä ja haastatteluista

1. Henderson, J. (2023). Innes FitGerald's refusal to fly divides opinion. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/opinion/fitzgeralds-refusal-to-fly-divides-opinion-1039964410/>
2. Henderson, J. (2023). Eco-friendly Innes FitzGerald turn down World Cross trip. Haettu 12.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/eco-friendly-innes-fitzgerald-turns-down-world-cross-trip-1039964384/>
3. Collet, J., (2024). Zharnel Hughes: "now is the right time to join Grand Slam Track". Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/zharnel-hughes-now-is-the-right-time-to-join-grand-slam-track-1039998312/>
4. Henderson, J. (2023). Innes Fitzgerald urges fellow athletes to make eco-friendly choices. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/interviews/innes-fitzgerald-urges-fellow-athletes-to-make-eco-friendly-choices-1039972105/>
5. Barden, K. (2024). How to be a greener runner? Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/interviews/how-to-be-a-greener-runner-1039987940/>
6. Athletics Weekly. (2023). Battling the Barkleys. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/interviews/battling-the-barkleys-1039967424/>
7. Athletics Weekly. (2022). Running away from net zero. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/opinion/running-away-from-net-zero-1039962913/>
8. Bee, P. (2022). Pros and cons of studying in the United States. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athleticsweekly.com/news/young-athlete-news/pros-and-cons-of-studying-in-the-united-states-1039955429/>
9. Broadbent, C. (2025). My Diamond League Debut, A Love for the Planet, and What Comes Next. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://www.european-athletics.com/home/news/my-diamond-league-debut-a-love-for-the-planet-and-what-comes-next>
10. Daniell, M. (2025). Champions of Change: Tori Moorby. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://www.highimpactathletes.org/hiablog/championsofchange-torimoorby>
11. Daniell, M. (2025). Champions of Change: Olivia McTaggart. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://www.highimpactathletes.org/hiablog/championsofchange-oliviamctaggart>
12. Athletics New Zealand. (2023). Eliza's call for a cleaner, greener future. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://athletics.org.nz/elizas-call-for-a-cleaner-greener-future/>
13. Prasad Pattnaik, K. (2025). Masai Russell reveals upsetting trouble that almost cost her Diamond League Meet: "so messed up". Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://www.essentiallysports.com/olympics-track-and-field-news-masai-russell-reveals-upsetting-trouble-that-almost-cost-her-diamond-league-meet-so-messed-up/>
14. Monti, D. (2022). For Olympian Grijalva, competition travel presents special challenges. Haettu 15.2.2026 osoitteesta <https://world-track.org/2022/05/rrw-for-olympian-grijalva-competition-travel-presents-special-challenges/>
15. Hollobaugh, J. (2024). T&FN Interview - JuVaughn Harrison. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://trackandfieldnews.com/tfn-interview-juvaughn-harrison/>

16. Wanda Diamond League. (2025). Highlights from athletes' interviews. Haettu 15.3.2026 osoitteesta <https://paris.diamondleague.com/en/highlights-from-the-athletes-interviews-2/>