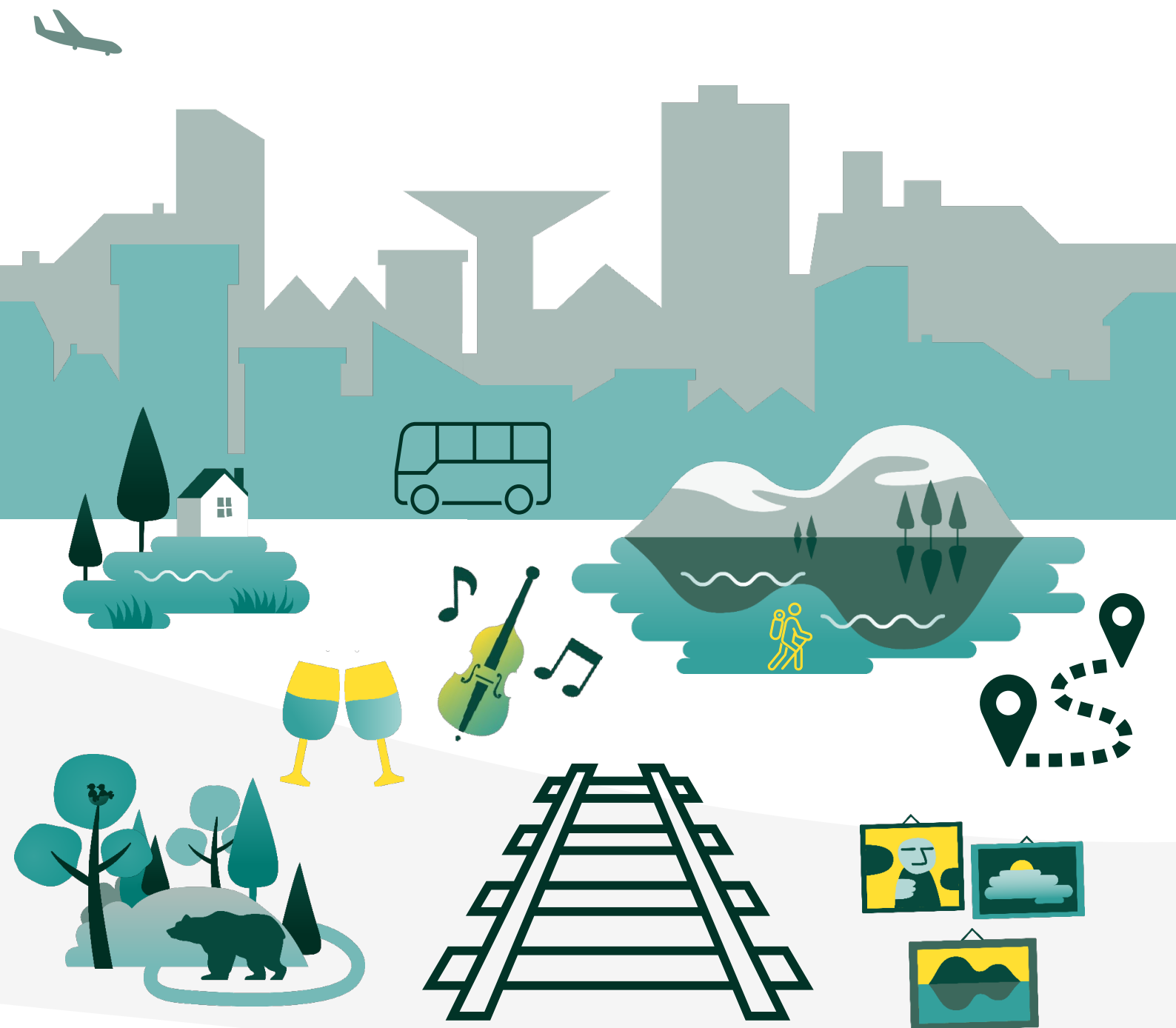


LIKKUMISEN ARVOT, MOTIVAATIOT JA ASENTEET -TUTKIMUSHANKKEEN LOPPURAPORTTI

Jussi Nyrhinen | Terhi-Anna Wilska | Eero Rantala



LIKKUMISEN ARVOT, MOTIVAATIOT JA ASENTEET -TUTKIMUSHANKKEEN LOPPURAPORTTI

Jussi Nyrhinen
Terhi-Anna Wilska
Eero Rantala
Yhteiskuntatieteiden
ja filosofian laitos
Jyväskylän yliopisto
N:o 16/2023

YFI julkaisuja - YFI Publications 16

CC BY 4.0

Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos

PL 34, 40014 Jyväskylän yliopisto

ISBN 978-951-39-9754-0

ISSN 2342-3366

Jyväskylä 2023

Kansikuva © Viitoskäytävä – Kumppanuudella kehittyvä kasvuvyöhyke

Nyrhinen, Jussi

Wilska, Terhi-Anna

Rantala, Eero

Liikkumisen arvot, motivaatiot ja asenteet -tutkimushankkeen loppuraportti

Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto, 2023 YFI julkaisuja – YFI Publications 16

ISSN 2342-3366 ISBN 978-951-39-9754-0

Kirjoittajat

Jussi Nyrhinen, KTT, tutkijatohtori
Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos
PL 34, 40014 Jyväskylän yliopisto
jussi.nyrhinen@jyu.fi

Terhi-Anna Wilska, Ph.D. (Soc), professori
Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos
PL 34, 40014 Jyväskylän yliopisto
terhi-anna.wilska@jyu.fi

Eero Rantala, YTM, projektitutkija
Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos
PL 34, 40014 Jyväskylän yliopisto
eero.j.rantala@jyu.fi

TIIVISTELMÄ

Tässä tutkimusraportissa selvitettiin kuluttajien liikkumiseen liittyviä arvoja, motiiveja ja asenteita sekä niissä tapahtuneita muutoksia. Tutkimusta varten kerättiin verkkopaneelilla valtakunnallisesti edustava kyselyaineisto (N=2000) 18-75-vuotialta suomenkielisiltä vastaajilta Manner-Suomen alueelta. Kyselyllä tutkittiin matkustamista arjessa ja vapaa-ajalla ja siinä tapahtuneita muutoksista. Lisäksi kyselytutkimuksella pyrittiin arvioimaan arjen ja vapaa-ajan liikkumisen kehitystä tulevaisuudessa (ml. kestävä kehitys). Vapaa-ajan matkustamisen osalta raportissa syvennyttiin erityisesti kotimaan matkailuun Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Kainuun, Koillismaan ja Itä-Lapin kattavalla Viitoskäytävän alueella. Lisäksi vastaajilta kysyttiin kulutukseen ja elämäntapaan liittyvistä yleisistä arvoista ja asenteista.

Tutkimuksen tulokset osoittivat, että matkustaminen polttomoottorikäyttöisillä autoilla tai moottoripyörillä, joukkoliikenteellä ja kävellen tai polkupyöräillen ovat edelleen yleisimmät liikkumisen muodot, vaikka sähköautoja rekisteröidään yhä enemmän. Uusien liikkumisen muotojen, kuten sähkökäyttöisten kevyen liikenteen kulkuneuvojen, käyttö on edelleen vähäistä ja korostuu nuoremmilla ikäryhmillä.

Etätöiden ja digitaalisten palveluiden suosiosta huolimatta suomalaiset pitävät lähipalveluita edelleen tärkeinä. Myös arjen ja vapaa-ajan liikkumista pidetään mukavana ajanvietteenä, eikä vain välttämättömänä matkustamisena paikasta toiseen.

Huoli ympäristön tilasta heijastui enemmän vastaajien muuhun kuluttamiseen kuin matkustamiseen, joskin kotimaan lentomatkustamista pyrittiin välttämään. Myös asenne joukkoliikennettä kohtaan oli melko varautunut ja useat vastaajat olivat tyytymättömiä nykyiseen joukkoliikenteeseen. Asenne joukkoliikennettä kohtaan kaupungeissa oli jokseenkin myönteisempää kuin haja-asutusalueilla, joissa oma auto on usein välttämättömyys.

Kotimaanmatkailun yleisiä motiiveja olivat pyrkimys lepoon ja rauhaan, mutta toisaalta myös uteliaisuus ja halu kokea uutta. Sosiaalisten syiden ohella nämä tekijät selittivät myös aikomuksia matkustaa Viitoskäytävän alueelle. Sen sijaan alueelle matkailua rajoittivat erityisesti tietämättömyys alueen matkailukohteista ja alueen koettu syrjäisyys. Lisäksi raportissa profiloitiin kotimaanmatkailijoita heidän kohdemieltymyksiensä perusteella. Vanhin matkailijaprofiili matkusti vähiten erilaisiin kotimaan kohteisiin. Nuorin matkailijaprofiili sen sijaan vieraili monipuolisimmin erityyppisissä kohteissa ja suhtautui myös myönteisimmin Viitoskäytävän alueeseen matkailukohteena.

Avainsanat: ekologisuus, etäpalvelut, etätöet, julkinen liikenne, kotimaanmatkailu, lähipalvelut, MaaS-palvelut, matkustaminen

ESIPUHE

Tässä tutkimusraportissa esitellään tutkimushankkeen ”Liikkumisen arvot, motivaatiot ja asenteet” päätulokset. Hankkeen toteutti Jyväskylän yliopiston Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos Viitoskäytävä-hankkeen toimeksiannosta.

Viitoskäytävä on Työ- ja elinkeinoministeriön ja Pohjois-Savon liiton rahoittama hanke, jonka tavoitteena on tuoda esille Viitoskäytävän eli Etelä-Savosta Valtatie 5:ä pitkin Koillismaalle ja Itä-Lappiin ulottuvan alueen kansallinen merkitys. Viitoskäytävä-hankkeen pyrkimyksenä on nostaa alue yhdeksi Suomen pääkehittämisen- ja kasvuvyöhykkeeksi.

Tutkimushankkeessamme paneuduttiin erityisesti liikkumiseen, matkustamiseen sekä Viitoskäytävän saavutettavuuteen liittyviin kysymyksiin. Tutkimuksemme alustavia tuloksia esiteltiin Viitoskäytävä-hankkeen Liikkumisseminaarissa Rukalla 8.6.2023. Tässä raportissa esitetään tutkimuksen lopulliset tulokset ja niihin pohjautuvat toimenpidesuositukset.

Kiitämme Viitoskäytävä-hankkeen johtoa ja toimijoita mielenkiintoisesta toimeksiannosta, hyvästä yhteistyöstä sekä avusta ja neuvoista tutkimuksen toteuttamisen eri vaiheissa. Kiitämme myös Maa- ja metsätalousministeriön asiantuntijoita avusta kyselylomakkeen laatimisessa.

Jyväskylässä, 20.9.2023

Terhi-Anna Wilska

Tutkimushankkeen johtaja

KUVIOT

KUVIO 1	Matkustamisen ja asuminen Viitoskäytävän alueella	4
KUVIO 2	Asuminen ja majoittuminen Viitoskäytävän alueella	5
KUVIO 3	Vierailutiheys Viitoskäytävän alueella.....	5
KUVIO 4	Matkustamisen muodot ikäryhmän mukaan	7
KUVIO 5	Asenteita etätöitä ja arjen palveluita kohtaan.....	8
KUVIO 6	Asenteita matkustamista ja ekologisuutta kohtaan.....	9
KUVIO 7	Selittävät tekijät ja aikomukset liittyen MaaS-palveluihin	11
KUVIO 8	Aikomuksia liittyen MaaS-palveluihin asuinpaikan mukaan	12
KUVIO 9	Aikomuksia liittyen MaaS-palveluihin asuinpaikan mukaan	13
KUVIO 10	Käsityksiä joukkoliikenteestä.....	13
KUVIO 11	Aikomus matkustaa Viitoskäytävän alueelle asuinpaikan mukaan..	15
KUVIO 12	Asenne Viitoskäytävää kohtaan – selittävät tekijät	16
KUVIO 13	Viitoskäytävän matkailua edistävät tekijät.....	17
KUVIO 14	Viitoskäytävän matkailua rajoittavat tekijät.....	18
KUVIO 15	Kuinka usein suomalaiset käyvät erityyppisissä kotimaan lomakohteissa?	19
KUVIO 16	Matkailijaprofiilit mieltymysten mukaan	20

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	KYSELYAINEISTO.....	3
3	LIKKUMISEN MUODOT JA ASETEITA MATKUSTAMISTA KOHTAAN...6	
	3.1 Liikkumisen muodot	6
	3.2 Etätyöt ja etäpalveluiden käyttö	7
	3.3 Liikkuminen ja ekologisuus.....	8
4	JULKINEN LIIKENNE JA LIIKKUMINEN PALVELUNA	10
	4.1 Aikomukset ja asenteet liittyen MaaS-palveluihin	11
	4.2 Asenteita joukkoliikennettä kohtaan.....	12
5	MATKAILU VIITOSKÄYTÄVÄN ALUEELLE	14
	5.1 Kotimaan matkailun motiivit ja asenne Viitoskäytävää kohtaan.....	14
	5.2 Syitä matkustaa Viitoskäytävän alueelle	16
	5.3 Esteitä Viitoskäytävän alueelle matkustamiselle	17
	5.4 Matkailijoiden profilointi kohdemieltymysten mukaan	18
6	JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA SUOSITUKSIA.....	21
	6.1 Liikkuminen ja liikkumispalvelut	21
	6.2 Kotimaanmatkailu ja matkailu Viitoskäytävän alueella	22
	LÄHTEET	23
	LIITTEET	25

1 JOHDANTO

Suomen väestörakenne muuttuu nuoren väestön muuttaessa kasvukeskuksiin samalla kun haja-asutusalueiden alueiden väestö vähenee ja ikääntyy (Nyrhinen et al., 2015). Tämän seurauksena haja-asutusalueilla palvelutarjonta ja julkinen liikenne ovat vähentyneet merkittävästi. Jo pitkään erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen tilanne on ollut huolestuttava. Alue on jäänyt taloudellisesti jälkeen Etelä- ja Länsi-Suomen kehityksestä, mikä osittain johtuu historiallisista tekijöistä, maantieteellisestä sijainnista ja ilmastosta, mutta ennen kaikkea huonosta infrastruktuurista ja haluttomuudesta kehittää sitä (Wilska 2023).

Yllä mainitut rakenteelliset tekijät asettavat haasteita Itä- ja Pohjois-Suomen palvelujen tuotannolle ja logistiikalle erityisesti kasvukeskusten ulkopuolella. Palveluita ja logistiikkaa kuitenkin tarvitaan edelleen myös haja-asutusalueilla, mutta niiden tuottaminen nykyisillä toimintamalleilla on usein kallista ja tehotonta. Tämä on johtanut negatiiviseen kierteeseen, minkä seurauksena sekä palvelujen kysyntä että tarjonta vähenevät.

Tässä tutkimusraportissa käsittelemme itäiseen ja pohjoiseen Suomeen sijoittuvan Viitoskäytävän alueen haasteita ja mahdollisuuksia liikkumisen ja liikenneyhteyksien sekä niihin liittyvien asenteiden näkökulmasta. Viitoskäytävällä tarkoitetaan Valtatie 5:n ja Savon radan ympärille muodostunutta 900 km pitkää liikennekäytävää. Alue kattaa siis Etelä-Savon, Pohjois-Savon, Kainuun, Koillismaan ja Itä-Lapin alueet (Viitoskäytävä, 2021).

Viitoskäytävän alue pitää sisällään isoja maakuntakeskuksia, mutta myös paljon haja-asutusaluetta. Alueella on myös huomattavan paljon vapaa-ajanasuntoja ja kotimaan lomakohteita. Alue on myös tärkeä liikennekäytävä matkustattaessa maan pohjois- ja eteläosien välillä. Itäisen ja pohjoisen Suomen säilyminen asuttuna ja saavutettavana on tärkeää myös kansallisen turvallisuuden kannalta, sillä kattavat liikenneyhteydet ovat tärkeä osa huoltovarmuutta.

Kansalaisten kasvava huoli ympäristöstä asettaa uusia vaatimuksia infrastruktuurin suunnittelulle, mutta toisaalta kysyntä ekologiselle matkustamiselle avaa myös

uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Vaikka henkilöautojen määrä on kasvanut 2010-luvun alusta lähtien, vuonna 2022 liikenteessä olevien henkilöautojen määrä väheni ensimmäistä kertaa vuoden 2009 jälkeen (Traficom, 2023). Henkilöautojen väheneminen voi olla signaali kehittyneillä markkinoilla pitkään vallinneen trendin rantautumisesta Suomeen. Esimerkiksi Japanissa ja Iso-Britanniassa yksityisautojen käyttö on vähentynyt tasaisesti (Treygold & Reynolds, 2020). Toisaalta haja-asutusalueilla henkilöauton käyttö on monille välttämätöntä.

Myös uudet ekologisemmat liikkumisen muodot yleistyvät polttomoottoriajoneuvojen rinnalla. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ajoneuvokannasta on vielä vain 6,2 %, mutta niiden kasvun osuus oli 42,3 % vuoteen 2021 verrattuna (Traficom, 2023). Liikkumisen palvelujen kehittäminen ja uudet liikkumisen muodot on helpompi toteuttaa kaupungeissa, mutta kehittyvä teknologia ja kuluttajien muuttuvat asenteet lisäävät mahdollisuuksia myös haja-asutusalueilla. Siksi on tärkeää ymmärtää haja-asutusalueiden liikkumisen tarpeita ja haasteita.

COVID-19-pandemian aikana matkustusrajoitukset lisäsivät huomattavasti kuluttajien mielenkiintoa kotimaanmatkailua kohtaan (Nurmi et al., 2023; Honkanen et al., 2021). Vaikka suomalaisten ulkomaanmatkailu on palannut liki pandemiaa edeltäneelle tasolle (Nurmi et al., 2023; Honkanen et al., 2021), kuluttajien tietoisuus kotimaan matkakohteista lisääntyi huomattavasti pandemia-aikana. Jotta kotimaankohdeiden kiinnostavuus pysyisi yllä ja lisääntyisi, kuluttajien kotimaanmatkailun motiivien ja tarpeiden ymmärtäminen on tärkeää. Lisäksi liikenneyhteyksiä ja matkaketjuja tulisi kehittää mahdollisimman vaivattomiksi ja kuluttajien tarpeita vastaaviksi.

Tässä tutkimusraportissa käsittelemme johdannon ja aineistokuvaksen jälkeen luvussa 3 suomalaisten yleisiä mieltymyksiä ja asenteita liittyen matkustamiseen kotipaikkakunnilla ja maan sisällä. Nykytilanteen lisäksi pyrimme hahmottelemaan ennustetta liikkumisen lähitulevaisuudesta kuluttajien asenteiden ja odotusten pohjalta. Neljännessä luvussa tarkastelemme suomalaisten käsityksiä ja odotuksia julkista liikennettä kohtaan. Pohdimme tässä osiossa julkisen liikenteen tuotteistamista, erityisesti palvelujen myymisen ja kehittämisen näkökulmasta. Viides luku syventyy kotimaanmatkailuun Viitoskäytävän alueelle ja alueen sisällä. Esittelemme kotimaan matkailun motiiveja, mutta myös Viitoskäytävän alueella matkustamista rajoittavia tekijöitä. Lisäksi profiloimme kotimaanmatkailijoita heidän kohdemieltymystensä pohjalta. Viimeisessä luvussa esitämme johtopäätöksiä ja suosituksia siitä, kuinka kehittää matkustamista Suomessa ja edistää matkailua Viitoskäytävän alueelle.

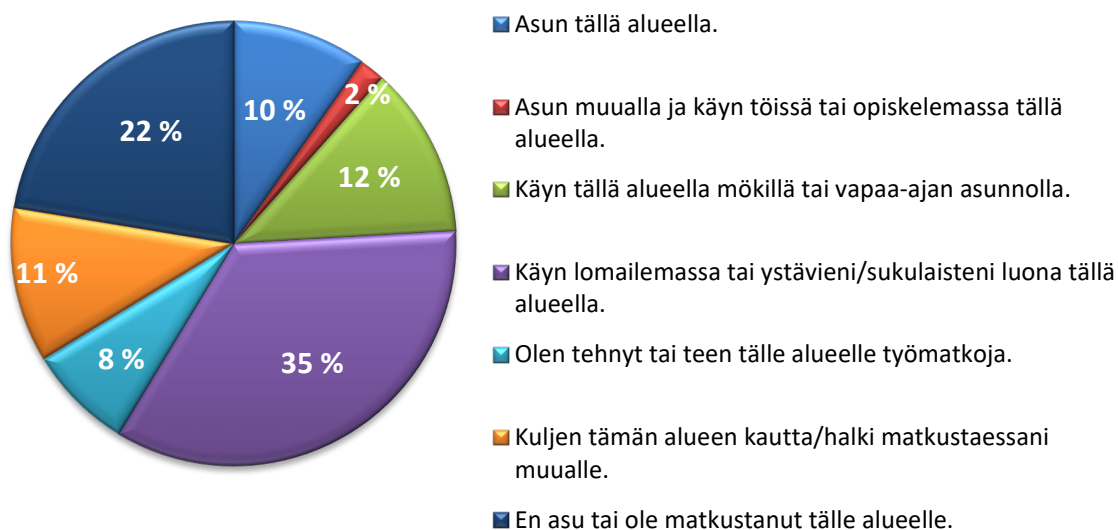
2 KYSELYAINEISTO

Tutkimusta varten kerättiin verkkopaneelilla (CINT) 2000 tavoitetun vastaajan kyselyaineisto maaliskuussa 2023. Tutkimuksen toteutti Innolink Oy. Tutkimuksen perusjoukkona olivat 18-75 vuotiaat suomenkieliset Manner-Suomen alueelta. Kyselyyn osallistui 19 % kutsutuista panelisteista ja vastausten keskivirhe 2,2 %. Aineisto oli kiintiöity vastaajien iän, sukupuolen, asuinalueen (suuralueet, NUTS2) mukaan. Näin tavoitettiin sosiodemografiselta rakenteeltaan edustava otos Suomen aikuisväestöstä (vrt. Tilastokeskus, 2021). Vastaajien taustatietojen jakaumat verrattuna Suomen väestörakenteeseen on esitetty raportin liitteissä (Liite 1). Tutkimukseen osallistuminen oli vapaaehtoista ja anonymiä. Tutkimuspaneeliin osallistujat saavat palkintoja tai palkkioita kyselyihin osallistumisesta. Vastaajilla oli myös oikeus jättää vastaamatta kysymyksiin. Eniten puuttuvia arvoja oli taksin (4,6 %) ja sähköpotkulautojen (4,5 %) käytön määrää koskevissa väittämässä. Muissa analyyseissa käytetyistä väittämässä oli 1 % tai vähemmän puuttuvia vastauksia. Kaiken kaikkiaan aineistossa oli niin vähän puuttuvia arvoja, että niillä ei ole vaikutusta analyysien tuloksiin.

Lomakkeen suunnittelua varten haastateltiin Viitoskäytävä-hankkeen ja Maa- ja metsätalousministeriön asiantuntijoita. Tutkimuksessa käytetyt mittarit on johdettu matkustamisen ja turismin alan tieteellisestä kirjallisuudesta ja sovitettu tutkimuskontekstiin. Lisäksi kyselyssä on mukana yleisesti käytettyjä arvoja ja kulutusasenteita mittaavia väittämiä. Kyselylomake löytyy tämän raportin liitteistä (Liite 5).

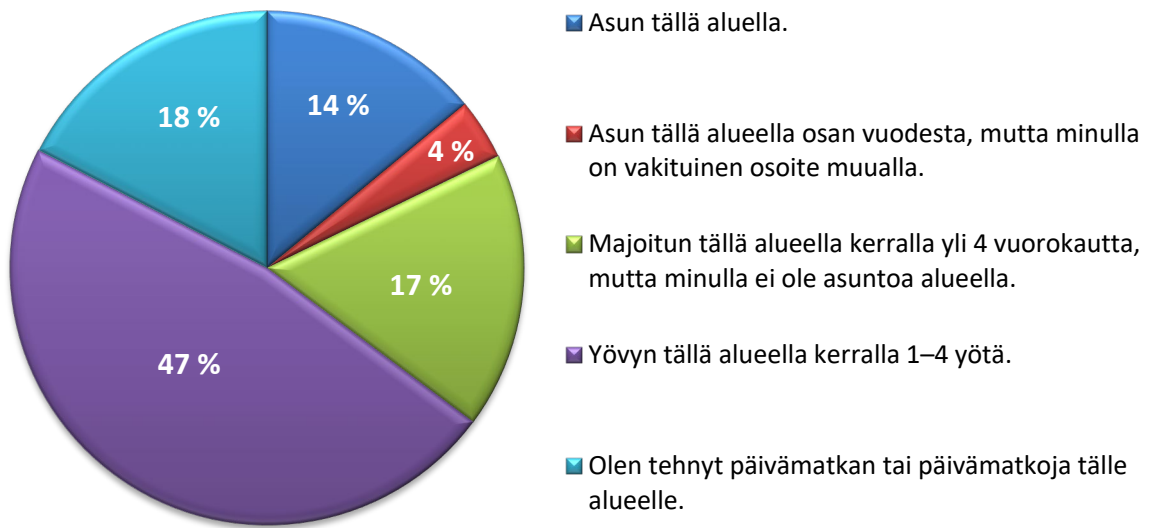
Kyselyssä tavoitettiin kattavasti sekä Viitoskäytävän alueen asukkaita, että alueella liikkujia (Kuvio 1). Kymmenesosa vastaajista ilmoitti asuvansa Viitoskäytävän alueella. Myös alueella osa-aikaisesti asuvat tavoitettiin kattavasti: Viitoskäytävän alueella mökkeili tai omisti alueelta vapaa-ajan asunnon yli kymmenes vastaajista ja 2 % vastaajista asui muulla, mutta kävi töissä tai opiskeli Viitoskäytävän alueella. Kyselyyn vastasi sekä vapaa-ajan- että työmatkailijoita.

Suurin vastaajaryhmä (yli kolmannes) lomaili tai vieraili ystäviensä ja sukulaistensa luona Viitoskäytävän alueella. Vajaa kymmenes vastaajista puolestaan matkusti alueella töidensä vuoksi. Yli kymmenesosa vastaajista kulki Viitoskäytävän alueen halki matkustaessaan muualla. Sen sijaan yli viidennes vastaajista ei asunut tai ollut matkustanut Viitoskäytävän alueelle ja vastasivat aluetta koskeviin kysymyksiin mielikuviansa pohjalta. Myös näiden potentiaalisten matkailijoiden ja läpimatkustajien käsitysten ja kokemusten tavoittaminen on tärkeää Viitoskäytävän alueen matkailun kehittämisen kannalta.

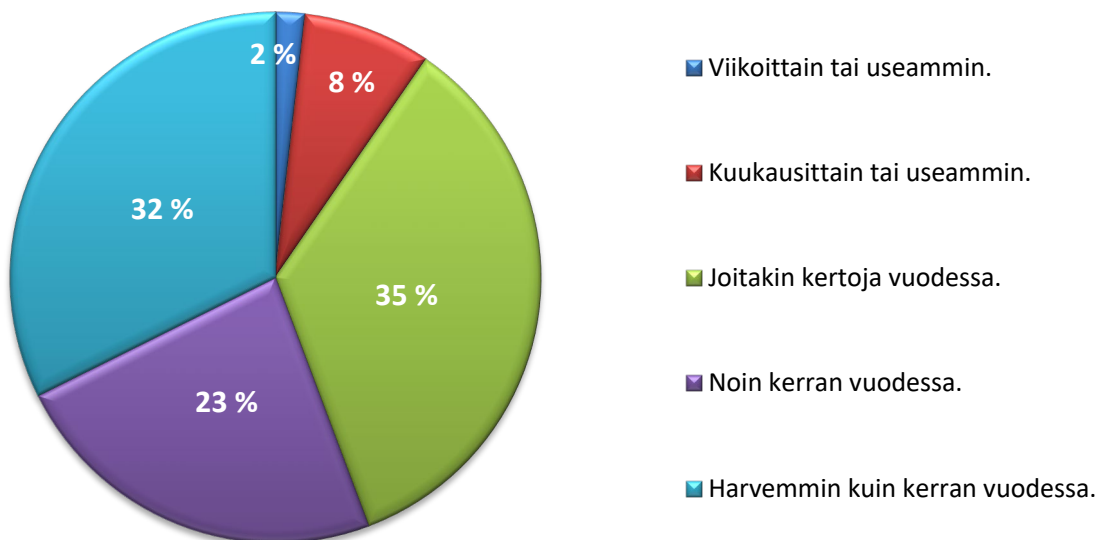


KUVIO 1 Matkustamisen ja asuminen Viitoskäytävän alueella

Aineistossa oli edustettu myös kattavasti matkailijat Viitoskäytävälle tehtyjen matkojen keston (Kuvio 2) ja määrän mukaan (Kuvio 3). Lähes puolet vastaajista vietti alueella kerralla 1–4 yötä. Pidemmän aikaa Viitoskäytävän alueella majoittuvia, joilla ei ollut asuntoa alueella, oli aineistossa lähes viidennes. Myös päivämatkailijoiden osuus Viitoskäytävän alueella matkustavista oli lähes viidennes. Yli kolmannes vastaajista vieraili Viitoskäytävän alueella joitakin kertoja vuodessa ja vajaa kolmannes harvemmin kuin kerran vuodessa. Yli viidennes ilmoitti vierailevansa alueella noin kerran vuodessa. Kuukausittain tai useammin Viitoskäytävän alueella vieraili vajaa kymmenes vastaajista ja viikoittain tai useammin 2 %.



KUVIO 2 Asuminen ja majoittuminen Viitoskäytävän alueella (pois lukien vastaajat, jotka eivät ole vierailleet alueella)



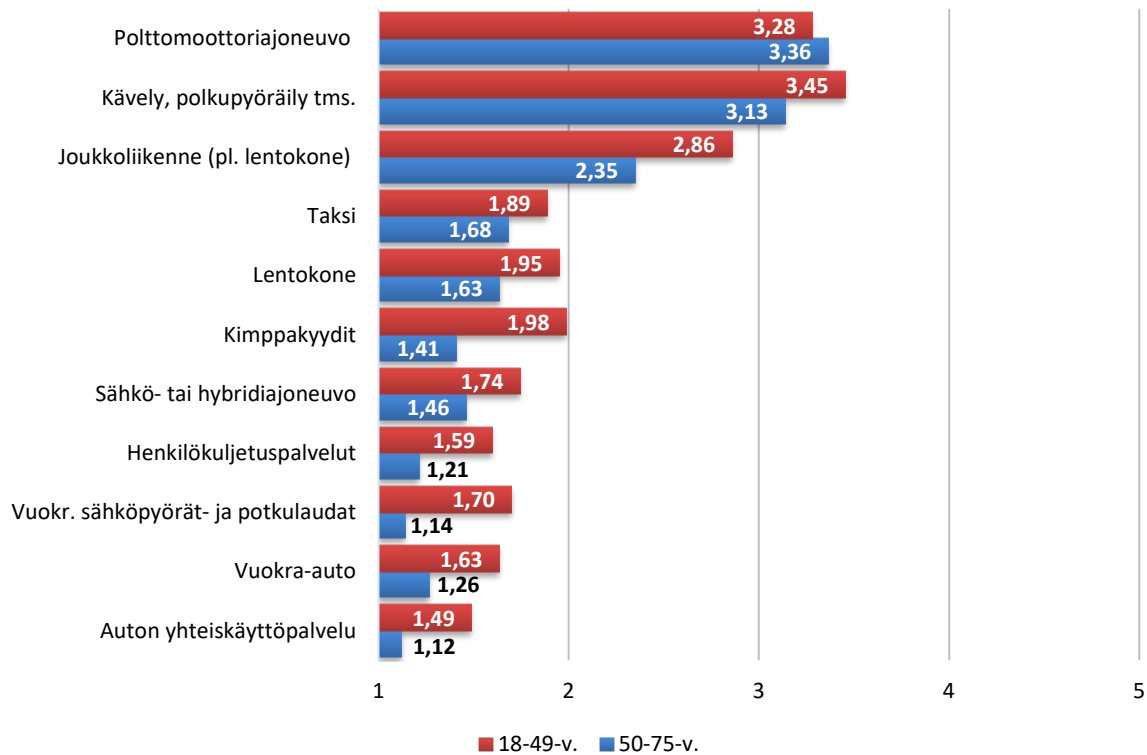
KUVIO 3 Vierailutiheys Viitoskäytävän alueella (pois lukien vastaajat, jotka asuvat Viitoskäytävän alueella tai eivät ole vierailleet alueella)

3 LIKKUMISEN MUODOT JA ASENTEITA MATKUSTAMISTA KOHTAAN

3.1 Liikkumisen muodot

Sähköautoilun ja liikkumispalveluiden yleistymisestä huolimatta matkustaminen polttomoottoria käyttävällä ajoneuvolla (auto tai moottoripyörä), joukkoliikennettä käyttäen ja kävellen tai polkupyöräillen ovat edelleen yleisimmät liikkumisen muodot. Polttomoottoriajoneuvojen käytössä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja eri ikäryhmien välillä. Sen sijaan muiden liikkumisen muotojen käytössä havaittiin merkitseviä eroja vastausten keskiarvoissa ikäryhmittäin (yksisuuntainen varianssianalyysi, $p < 0.001$). Sähköautojen yleistymisestä huolimatta sähkömoottorilla toimivat ajoneuvot eivät vielä näy suomalaisten yleisimmissä liikkumisen muodoissa. Tosin sähkömoottoriajoneuvoilla liikkuminen on yleisempää alle 50-vuotiailla ikäryhmillä.

Uusien liikkumisen muotojen, kuten vuokrattavien sähköpyörien ja -potkulautojen tai auton yhteiskäyttöpalvelujen käyttö on melko vähäistä. Nämä uudet liikkumistavat ovat jonkin verran yleisempiä nuoremmilla ikäryhmillä. Tämä selittyy osaksi sillä, että uusien liikkumispalveluiden käyttö ja maksaminen tapahtuu mobiililaitteilla ja aiempien tutkimusten mukaan alle 50-vuotiaat käyttävät enemmän mobiiliteknologiaa (Fischer et al., 2017; Gilleard et al., 2015; Madden, 2010; Prensky, 2001a; Prensky, 2001b). Esimerkiksi auton yhteiskäyttöpalvelussa tavallinen kuluttaja vuokraa autoaan sovellutuksen välityksellä muille kuluttajille. Myös julkisen liikenteen käyttö oli odotetusti yleisintä nuoremmilla ikäryhmillä (vrt. Tieto.Traficom, 2022a). Nuoremmat ikäryhmät käyttivät myös kimpakyytejä jonkin verran enemmän kuin muut, vaikka kimpakyydit eivät ole kovin yleinen liikkumisen muoto.



(keskiarvot asteikolla 1 = ei koskaan, 5 = lähes päivittäin)

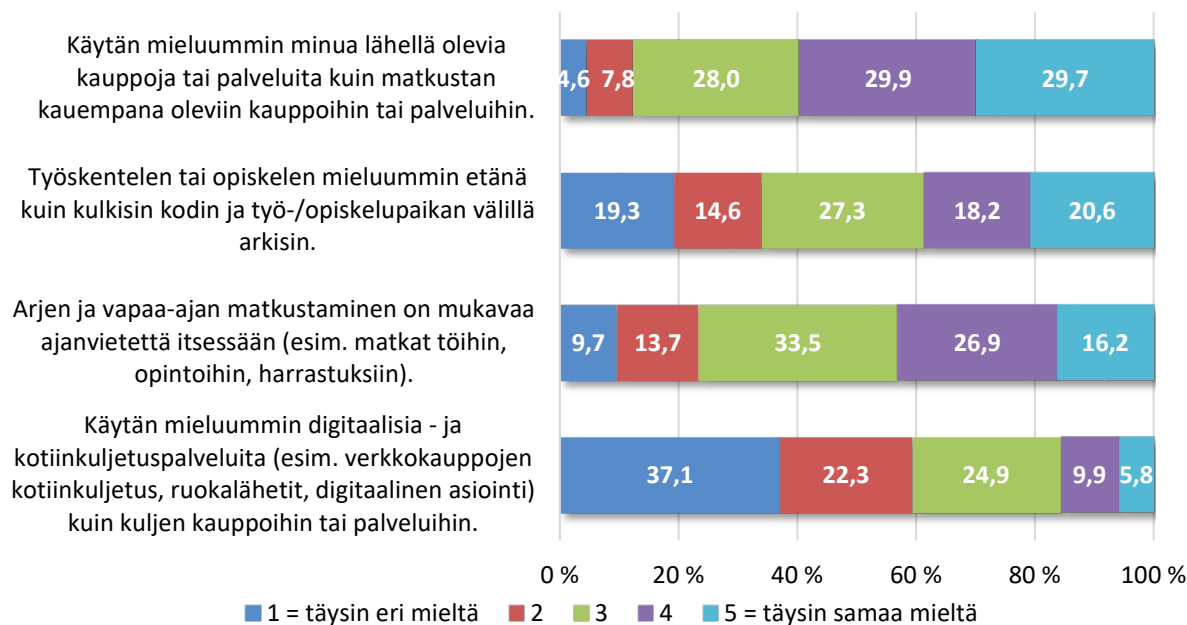
KUVIO 4 Matkustamisen muodot ikäryhmän mukaan

3.2 Etätyöt ja etäpalveluiden käyttö

COVID-19-pandemian vuoksi käyttöön otetut suositukset ja rajoitukset lisäsivät merkittävästi verkkokaupan ja digitaalisten palveluiden käyttöä (Gordon-Wilson, 2022; Satista, 2021; Zamboni et al., 2021). Vaikka kuluttajat ovat koronan jälkeen palanneet fyysisiin kauppoihin ja palveluihin, tottuivat myös verkkopalveluita vältelleet kuluttajat digitaalisiin palveluihin ja verkkokauppa jatkaa kasvuaan. Digitaalisten palvelujen suosion kasvusta huolimatta lähes 60 % koki lähikaupat ja -palvelut tärkeiksi. Vastaavasti vain vajaa viidennes käyttäisi mieluummin digitaalisia - ja kotiinkuljetuspalveluita kuin kävisi lähikaupoissa.

Pandemian aikaiset liikkumisrajoitukset ja etätyösuositukset totuttivat useat suomalaiset etätöihin. Pandemian päättymisestä huolimatta etätyöt ovat jääneet aiempaa yleisemmäksi käytännöksi useassa organisaatiossa. Liki kolmannes kyselyyn vastennaista työskentelisi tai opiskelisi mieluummin etänä. Silti yli 40 % vastaajista piti arjen ja vapaa-ajan liikkumista mukavana ajanviettäänä. Toisin sanoen matkustaminen ei aina ole vain välttämätöntä siirtymistä paikasta toiseen, vaan

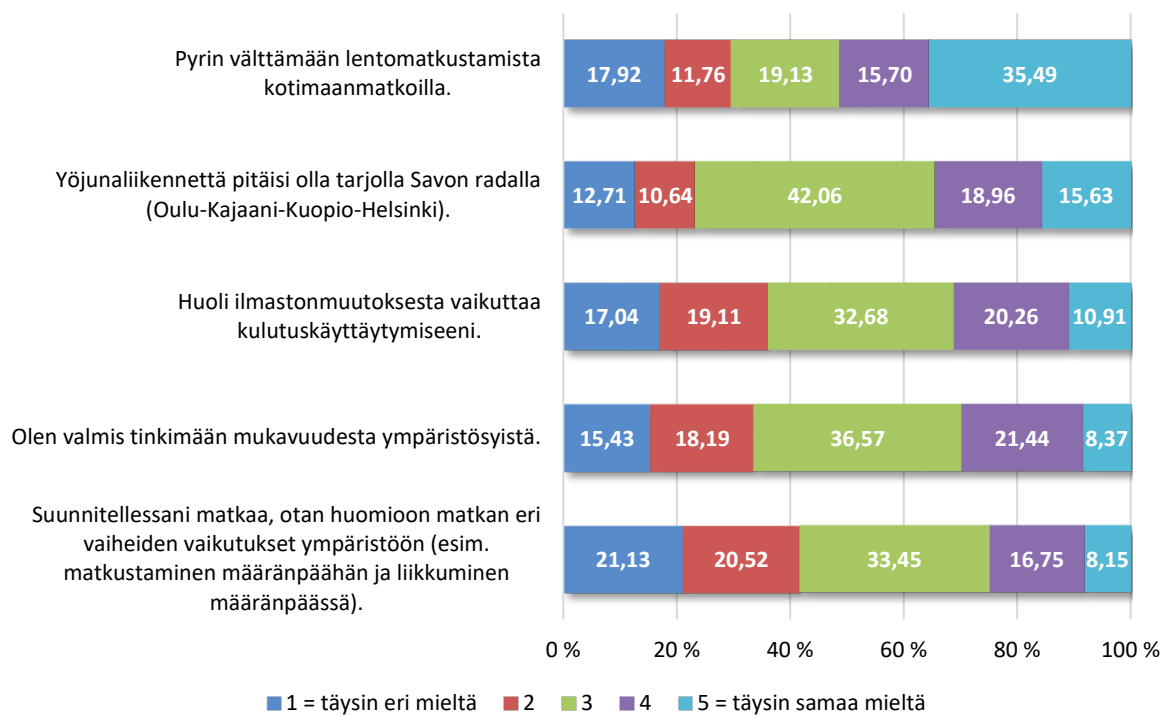
matkustaminen voi olla itsessään viihdyttävää tai rentouttavaa toimintaa. Tämä osaltaan selittää, miksi ihmiset haluavat edelleen liikkua myös arkena, vaikka teknologia onkin helpottanut etätöitä sekä etä- ja tilauspalveluiden käyttöä.



KUVIO 5 Asenteita etätöitä ja arjen palveluita kohtaan

3.3 Liikkuminen ja ekologisuus

Vaikka polttomoottoriajoneuvot ovat yleisimmin käytetty liikkumisen muoto, pitää yli kolmannes vastaajista yksityisautoilua nykymuodossaan epäekologisena. Huoli ympäristöstä vaikutti noin puolen vastaajista kulutukseen, mutta vain neljännes huomioi matkaketjujensa ekologisuuden matkojaan suunnitellessaan. Liikkumisen välttämättömyys ja korkea hinta selittänevät, miksi ekologisia valintoja on helpompi tehdä muilla kulutuksen osa-alueilla. Eettisiksi mielletty liikkumisen muodot, kuten kävely, pyöräily ja pienet sähkökäyttöiset kulkuneuvot soveltuvat lähinnä kaupungeissa yksin matkustaville ja niillä liikkuminen painottuu lumettomaan aikaan. Esimerkiksi vain noin 15 % vastaajista sähköpyöräilisi enemmän, jos sille olisi paremmat edellytykset. Sen sijaan noin puolet vastaajista pyrkii välttämään lentomatkustamista kotimaanmatkoilla ja yli kolmannes toivoi liikennettä Savon radalle, jolla kulki aiemmin yöjuna Oulusta Helsinkiin.



KUVIO 6 Asenteita matkustamista ja ekologisuutta kohtaan

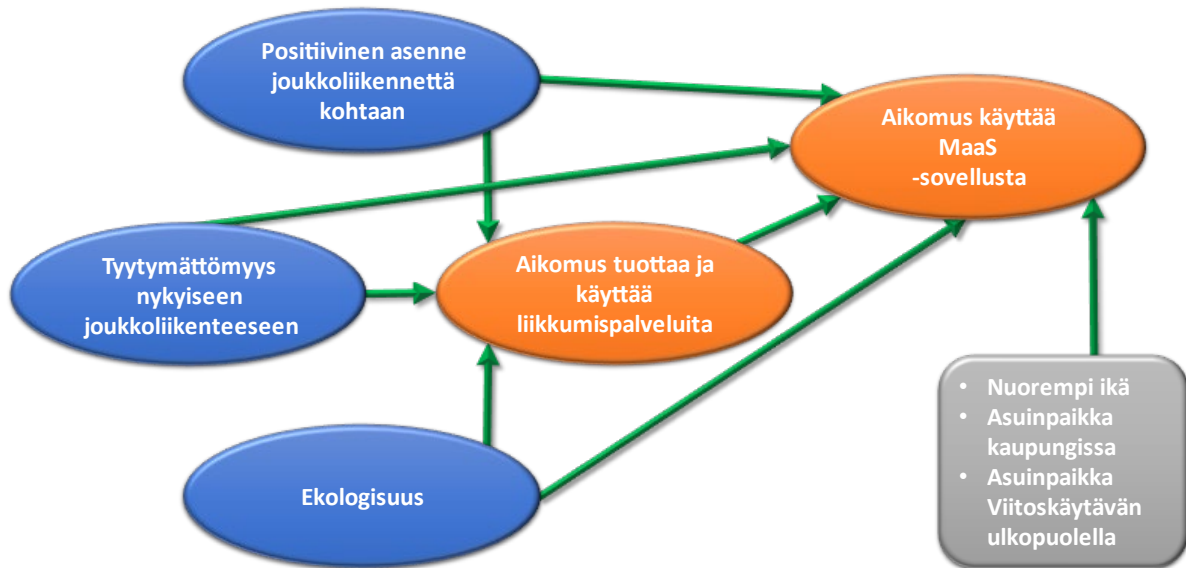
4 JULKINEN LIIKENNE JA LIIKKUMINEN PALVELUNA

Mobility as a Service (MaaS) eli liikkumisen palvelullistaminen on tapa tarkastella liikkumisen keinoja palveluna. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan MaaS mahdollistaa useiden liikkumismuotojen yhdistämisen matkaketjuiksi yhden yhdistävän palvelun avulla ja on siksi vaihtoehto sujuvaan ja resurssitehokkaaseen liikkumiseen ilman yksityisautoilua (Tieto.Traficom, 2022b). MaaS-toimijaa eli -operaattoria kutsutaan liikennepalvelulain mukaisesti yhdistämispalveluiksi (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2022), jolla tarkoitetaan matkaketjujen muodostamista yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja. MaaS-ajatus voidaan kiteyttää ideaan, että tarjolla on sovelluksen kautta toimiva palvelu, johon matkustajat voivat ostaa kerralla matkalipun, ja joka pitää sisällään useamman matkustamisen tavan. Jotta matkaketjut ulottuisivat alueille, joilla on heikot joukkoliikenneyhteydet, voi MaaS-palvelun toteuttaminen edellyttää myös muun julkisen liikenteen käyttämistä, kuten takseja ja henkilökuljetuspalveluja (esim. Über) tai uusia liikkumisen muotoja, kuten auton yhteiskäyttöpalveluja.

Edellä esitetyn määritelmän mukaisesti MaaS-palvelu mielletään ekologiseksi liikkumisen muodoksi ja vaihtoehdoksi yksityisautoilulle (Bahamonde-Birke et al., 2023). Lisäksi onnistuneesti toteutettuna MaaS-palvelu mahdollistaisi sujuvamman ja edullisemmän liikkumisen eri julkisia liikenneyhteyksiä yhdistämällä tai mahdollistaisi matkustamisen ilman omaa kulkuneuvoa paikkoihin, joihin on tällä hetkellä puutteelliset julkiset liikenneyhteydet. Jotta matkaketjut saataisiin ulottumaan myös haja-asutusalueille, tarvitaan asukkaiden halua ja kyvykkyyttä tuottaa liikkumispalveluita.

Oletamme 1) ekologisen asenteen, 2) positiivisen asenteen joukkoliikennettä kohtaan ja 3) tyytymättömyyden nykyistä joukkoliikennettä kohtaan olevan MaaS-ajatteluun liittyvien palveluiden käyttämistä ja tuottamista selittäviä tekijöitä. Tutkimme rakenneyhtälömallilla (Partial Least Squares Structure Equation Model, PLS-SEM) näiden selittävien tekijöiden yhteyttä 1) aikomukseen tuottaa ja käyttää MaaS-

palveluita ja 2) aikomukseen käyttää MaaS-sovellusta. Tulokset osoittivat, että ekologiset asenteet, tyytymättömyys julkisen liikenteen nykytilaan ja positiivinen asenne joukkoliikennettä kohtaan selittivät sekä aikomuksia MaaS-palveluiden käyttöön ja tuottamiseen että aikomusta käyttää MaaS-sovellusta. Aikomukset tuottaa ja käyttää MaaS-palveluita selittivät myös aikomusta käyttää MaaS-sovellusta. Kaupungeissa asuvat olivat maaseudun asukkaita valmiimpia käyttämään MaaS-sovellusta. Myös iällä oli yhteys aikomukseen käyttää MaaS-sovellusta: mitä nuorempi vastaaja, sitä myönteisempi oli asenne MaaS-sovellusta kohtaan. Viitoskäytävän alueella asuvat suhtautuvat MaaS-sovellukseen melko varauksellisesti, mikä selittynee alueen väestön korkeahkolla iällä ja sillä, että iso osa alueesta on harvaan asuttua. Sukupuolella ja koulutuksella ei ollut merkitsevää yhteyttä aikomukseen käyttää MaaS-sovellusta. Rakenneyhtälömallin tulokset on esitetty tarkemmin tämän raportin liitteissä (Liite 2).

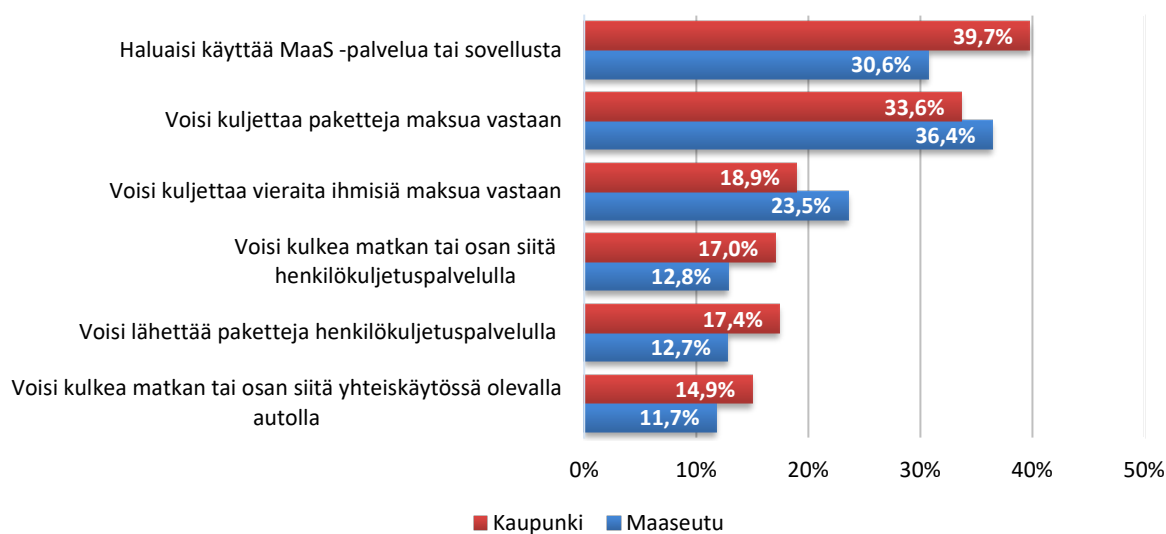


KUVIO 7 Selittävät tekijät ja aikomukset liittyen MaaS-palveluihin

4.1 Aikomukset ja asenteet liittyen MaaS-palveluihin

Vaikka tutkimuksessa onnistuttiin tunnistamaan tekijät, jotka selittivät positiivista asennetta sekä liikkumispalveluiden käyttämisestä ja tuottamista että MaaS-sovellusta kohtaan, kokonaisuudessaan liikkumispalveluiden tuottamiseen suhtauduttiin varauksella niin maaseudulla kuin kaupungeissa. Etenkin maaseudulla asenne oli varautunut, mikä selittynee osaksi sillä, että maaseudulla autoilu on yleisempää. Sen sijaan maaseudulla oltiin jokin verran valmiimpia kuljettamaan paketteja ja ihmisiä.

Toisaalta kaupungeissa ja nuoremmissa ikäryhmissä suhtauduttiin myönteisemmin MaaS-sovelluksen käyttöön.

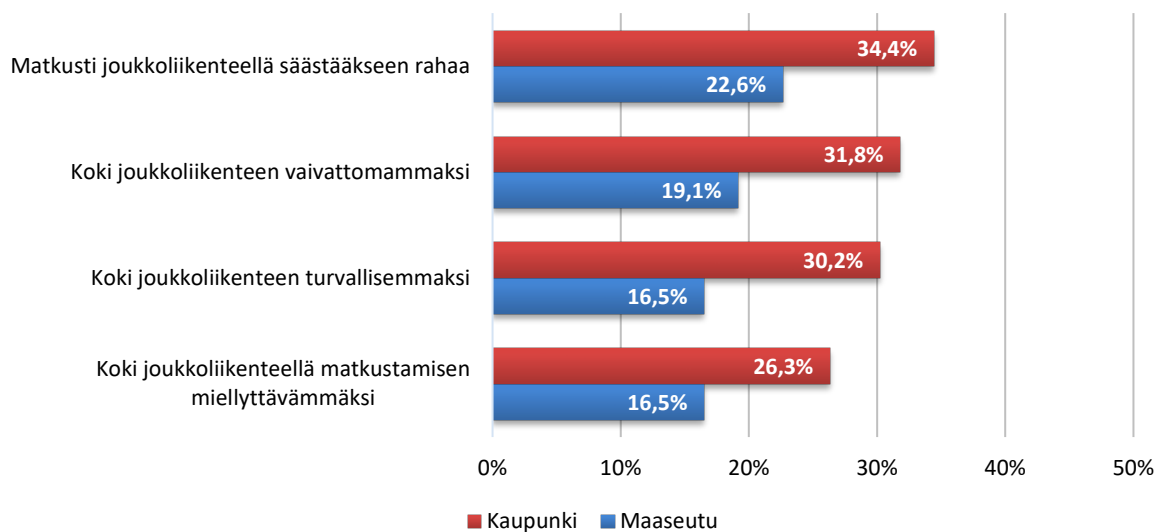


(% jokseenkin tai täysin samaa mieltä)

KUVIO 8 Aikomuksia liittyen MaaS-palveluihin asuinpaikan mukaan

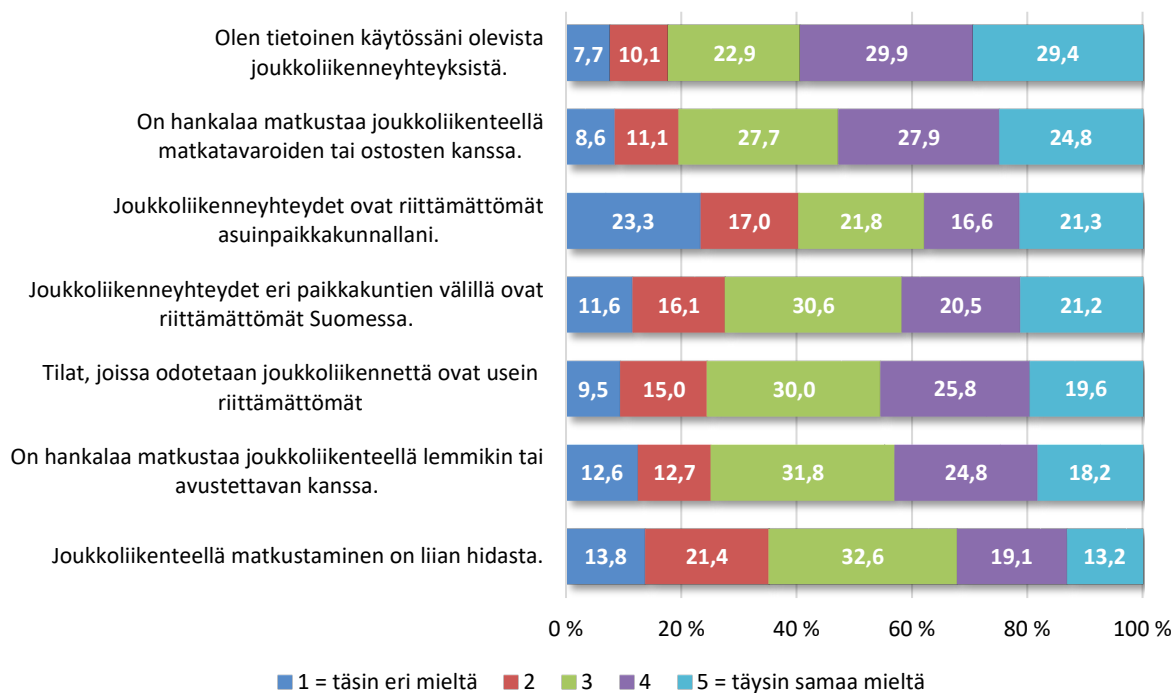
4.2 Asenteita joukkoliikennettä kohtaan

Myös asenne joukkoliikennettä kohtaan oli varautunutta etenkin maaseudulla ja vanhemmissa ikäryhmissä. Nykyistä joukkoliikennettä kohtaan oli paljon tyytymättömyyttä, mikä osaltaan selittää varautunutta asennetta joukkoliikenteen käyttämistä kohtaan (Kuvio 9). Suurin osa (60 %) vastaajista koki olevansa tietoisia käytössään olevista joukkoliikenneyhteyksistä (esim. junien ja bussien aikataulut ja -reitit). Yli puolet koki kuitenkin vaikeaksi matkustaa joukkoliikenteellä matkatavaroiden kanssa ja lähes puolet koki joukkoliikenteen odotustilat riittämättömiksi (esim. huonot aukioloajat, sisätilojen puute, ei tarvittavia palveluita). Yli 40 % koki vaikeaksi matkustaa joukkoliikenteellä lemmikin tai avustettavan kanssa. Myös joukkoliikenneyhteydet koettiin riittämättömäksi: 40 % vastaajista koki liikenneyhteydet paikkakuntien välillä riittämättömiksi (esim. kaupunkien, kuntien ja kylien väliset juna- ja linja-autovuorot ja -reitit) ja lähes 40 % koki kotipaikkakuntansa sisäiset liikenneyhteydet riittämättömäksi (esim. juna- ja linja-autovuorot ja -reitit). Lisäksi lähes kolmannes koki joukkoliikenteen liian hitaaksi. Tyytymättömyydessä joukkoliikennettä kohtaan ei ollut eroa vastaajaryhmien välillä.



(% jokseenkin tai täysin samaa mieltä)

KUVIO 9 Aikomuksia liittyen MaaS-palveluihin asuinpaikan mukaan



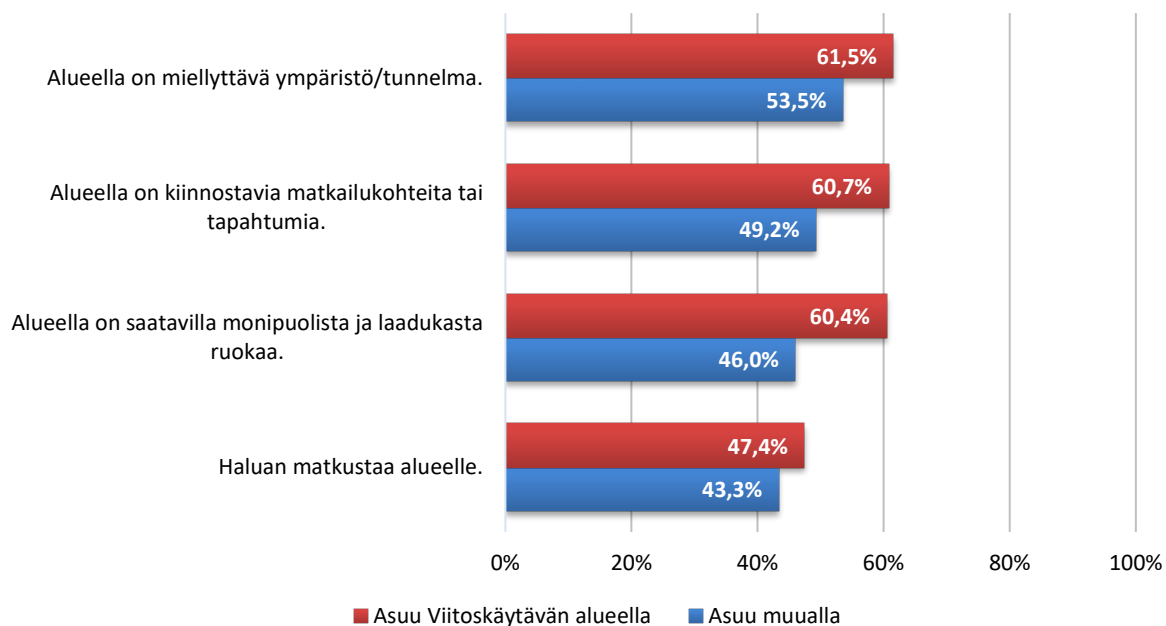
KUVIO 10 Käsitteitä joukkoliikenteestä

5 MATKAILU VIITOSKÄYTÄVÄN ALUEELLE

5.1 Kotimaan matkailun motiivit ja asenne Viitoskäytävää kohtaan

Kyselytutkimuksessa tutkittiin kotimaanmatkailun motiiveja. Kysymykset, joilla motiiveja mitattiin, johdettiin aiemmista kotimaanmatkailun tutkimuksista (Bayih & Singh, 2020; Božić et al., 2017; Özel & Kozak, 2012). Asennetta Viitoskäytävää kohtaan mitattiin neljällä kysymyksellä, jotka oli myös johdettu aiemmista turismin tutkimuksista (Gardiner et al., 2014; Turner, & Reisinger, 2001) ja sovellettu tutkimuskontekstiin.

Viitoskäytävän alueella asuvista vastaajista yli 60 % koki alueen ympäristön tai tunnelman miellyttäväksi. Samoin yli 60 % Viitoskäytävän alueella asuvista koki alueen kohteet, tapahtumat ja ruokakulttuurin kiinnostaviksi. Muualla Suomessa ei oltu yhtä kiinnostuneita Viitoskäytävän kohteista, tapahtumista ja ruokakulttuurista, vaikka muuallakin maassa kiinnostuneiden osuus oli lähes puolet vastaajista. On mahdollista, että Viitoskäytävän ulkopuolella ei olla yhtä tietoisia alueen matkailun mahdollisuuksista kuin alueen sisällä. Viitoskäytävän alueelle halusi matkustaa vapaa-ajallaan alueen asukkaista lähes puolet. Alueen ulkopuolella asuvista 40 % ilmoitti haluavansa matkustaa Viitoskäytävän alueelle. Tuloksia tulkittaessa on otettava huomioon, että ulkomaanmatkailun suosio on vähentänyt kotimaan lomamatkailua, vaikka kotimaanmatkailu koki hetkellisen kasvupiikin COVID-19-pandemian aikana (Nurmi et al., 2023; Honkanen et al., 2021). Lisäksi Lappi ja Etelä-Suomen isot kaupungit houkuttelevat ison osan kotimaanmatkailijoista (Honkanen et al., 2021).



KUVIO 11 Aikomus matkustaa Viitoskäytävän alueelle asuinpaikan mukaan

Tutkimme PLS-SEM-mallilla, kuinka eri tekijät selittivät positiivista asennetta Viitoskäytävää kohtaan (ml. aikomusta matkustaa alueelle) (Kuvio 12). Uteliaisuudella ja uuden kokemisella todettiin olevan yhteys positiiviseen käsitykseen Viitoskäytävän alueesta. Toisaalta myös levon kaipuu ja pakeneminen arjen paineita selittivät positiivista käsitystä alueesta. Matkailumotiivien lisäksi myös vastaajien lähipiirillä havaittiin olevan vaikutus asenteeseen Viitoskäytävää kohtaan. Mikäli vastaajalla oli perhettä, ystäviä tai juuret Viitoskäytävän alueella, oli asenne aluetta kohtaan positiivisempi. Myös perheen ja ystävien myötävaikutus eli suositukset ja matkaseura selittivät positiivista käsitystä alueesta.

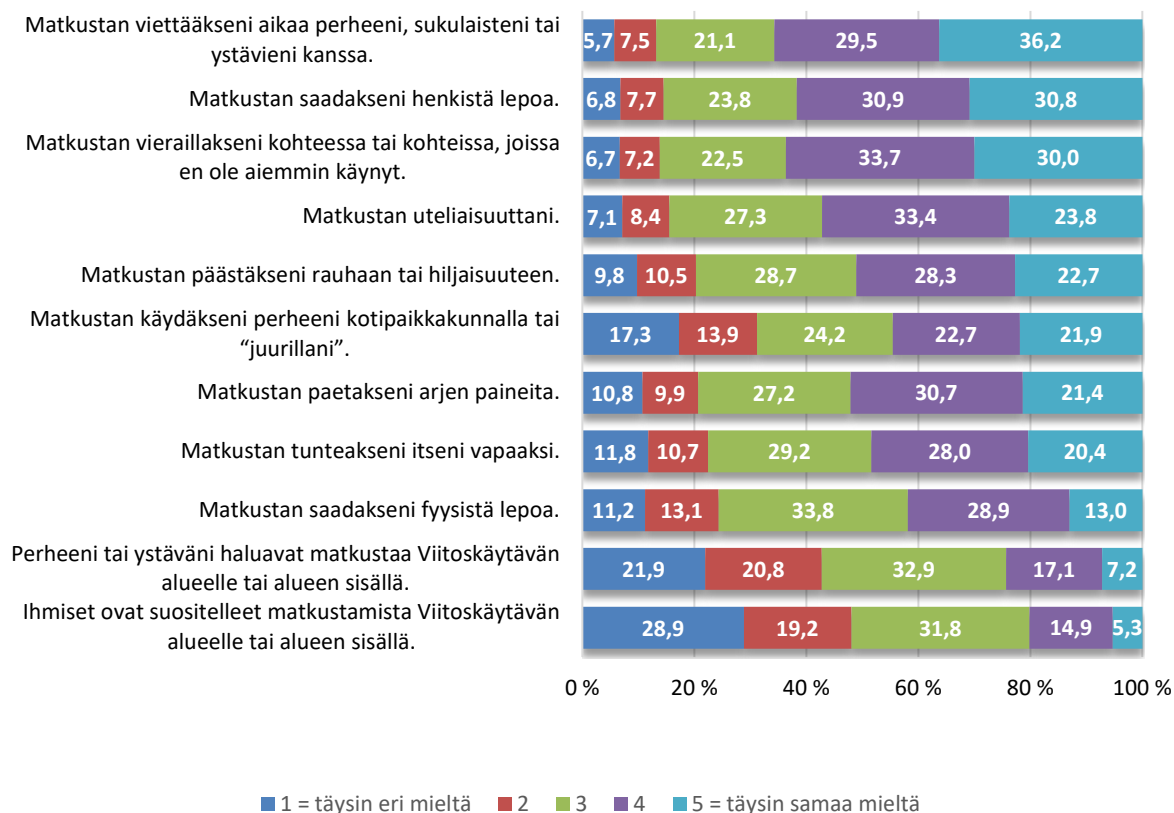
Mikäli matkailijan statushakuisuus ja sosiaalinen media vaikuttivat matkailumieltymyksiin, oli asenne Viitoskäytävän aluetta kohtaan todennäköisesti negatiivisempi kuin muilla vastaajilla. Näille matkailijoille on tärkeää matkustaa kohteisiin, joissa muutkin ovat käyneet, esitellä matkakokemuksiaan muille sosiaalisessa mediassa. Lisäksi he kokivat, että matkustaminen on yleisesti arvostettu tapa viettää aikaa. Lisäksi Viitoskäytävän (tai alueen kohteiden) koetulla etäisyydellä ja soveltuvan kulkuneuvon, julkisten liikenneyhteyksien tai majoituksen puuttumisella oli negatiivinen yhteys asenteeseen Viitoskäytävää kohtaan. Muilla tutkituilla tekijöillä ei ollut merkitsevää yhteyttä asenteeseen Viitoskäytävää kohtaan. Rakenneyhtälömallin tulokset on esitetty tarkemmin tämän raportin liitteissä (Liite 3).



KUVIO 12 Asenne Viitoskäytävää kohtaan – selittävät tekijät

5.2 Syitä matkustaa Viitoskäytävän alueelle

Vastausten jakaumien perusteella suomalaisten kotimaanmatkailun yleisiä motiiveja ovat pyrkimys lepoon ja rauhaan, mutta toisaalta myös uteliaisuus ja halu kokea uutta. Viitoskäytävän alueen matkailun kannalta tämä on mahdollisuus, sillä nämä tekijät selittivät myös positiivista asennetta aluetta kohtaan. Lähes kaksi kolmasosaa vastaajista kaipasi lomaltaan henkistä lepoa eli rentoutumista ja yli puolet halusi paeta arjen paineita. Samoin yli puolet halusi päästä matkoillaan rauhaan ja hiljaisuuteen. Vastaajista 40 % kaipasi lomaltaan henkisen rentoutumisen lisäksi fyysistä lepoa. Toisaalta vajaat kaksi kolmasosaa matkusti uteliaisuuttaan ja lähes kolmannes halusi käydä paikoissa, jonne ei ole matkustanut aiemmin. Osalle suomalaisista myös sosiaaliset tekijät vaikuttavat myönteiseen asenteeseen Viitoskäytävää kohtaan. Vajaalla neljänneksellä vastaajista perhe tai ystävät halusivat matkustaa Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä ja joka viidennelle vastaajista oli suositeltu matkustamista alueelle.



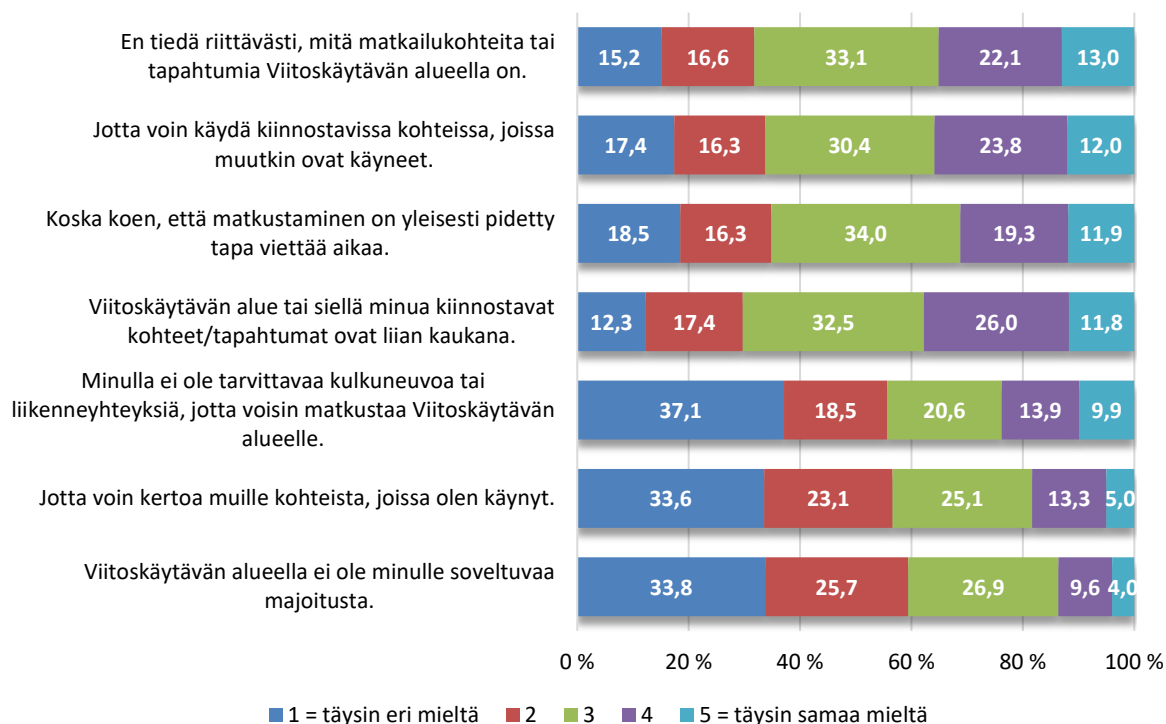
KUVIO 13 Viitoskäytävän matkailua edistävät tekijät

5.3 Esteitä Viitoskäytävän alueelle matkustamiselle

Tulosten valossa Viitoskäytävän alueen matkailun kehityskohdat liittyvät alueen ja sen tapahtumien ja kohteiden tunnettuuteen. Viitoskäytävän alueelle matkustamista rajoitti merkittävästi se, että lähes 40 % vastaajista koki alueen olevan liian kaukana. Tämä koettu etäisyys ei välttämättä vastaa todellista matkaa Viitoskäytävän alueelle, vaan kyse voi olla myös suomalaisten mentaalikartasta, jossa etenkin pohjoiset osat Viitoskäytävän alueesta mielletään syrjäisiksi. Myös lähes 40 % vastaajista matkusti kohteisiin, joita muut ovat esitelleet sosiaalisessa mediassa tai muulla tavoin, ja viides vastaajista halusi itse esitellä matkojaan sosiaalisessa mediassa. Haasteena on, että nämä statushakuiset tai muiden käyttäytymistä jäljittelevät matkailijat eivät juurikaan olleet kiinnostuneita Viitoskäytävästä. Yli kolmannes vastaajista ei tiennyt, mitä matkailukohteita tai tapahtumia Viitoskäytävän alueella on.

Myös liikkumiseen, talouteen ja majoitukseen liittyvät syyt rajoittivat osalla matkustajista Viitoskäytävän alueelle matkustamista. Lähes neljänneksellä ei ollut tarvittavaa kulkuneuvoa tai liikenneyhteyksiä matkustaa Viitoskäytävän alueelle ja yli

viidennes koki, että alueen kohteet ja tapahtumat ovat liian kalliita eikä heillä ollut varaa matkustaa Viitoskäytävän alueelle. Tuloksia tulkittaessa on otettava huomioon, että näillä vastaajaryhmillä ei todennäköisesti ole mahdollisuuksia matkustaa muuallekaan kotipaikkakuntansa ulkopuolelle. Vastaajista 14 % koki, että alueella ei ole soveltuvaa majoitusta.



KUVIO 14 Viitoskäytävän matkailua rajoittavat tekijät

5.4 Matkailijoiden profilointi kohdemieltymysten mukaan

Tutkimuksessa selvitettiin, kuinka usein vastaajat matkustavat erityyppisiin kotimaan kohteisiin muualla kuin kotipaikkakunnallaan (Kuvio 12). Ostoksiin liittyvät kohteet, kuten kauppakeskukset, kaupat ja torit ovat suosituimpia kotimaan matkakohteita. Myös ravitsemuspalvelut, kuten ravintolat, kahvilat, pienpanimot ja -paahdimot olivat suosittuja kohteita lomamatkoilla. Lisäksi mökkeily ja luontokohteet, kuten metsät ja vesistöt ja niissä tapahtuvat harrastukset olivat melko suosittuja loma-kohteita. Historia- ja kulttuurikohteet (esim. taidenäyttelyt, vanhat rakennukset, rautiot, kulttuuripolut, henkilöihin liittyvät kohteet) ja tapahtumat (esim. festivaalit, konsertit, kesäteatterit, urheilukisat) eivät käyntimääriltään yltäneet mökkeilyyn ja

luontokohteiden tasolle. Tämä selittynee osaksi sillä, että esimerkiksi festivaaleja ja taidenäyttelyitä on tarjolla rajallinen määrä. Koko perheen päiväkohteissa (esim. huviteema- ja seikkailupuistot, maatilat), sekä huveissa eli tansseissa, yökerhoissa ja diskoissa muilla paikkakunnilla ei vierailtu yhtä tiheään kuin muissa kohteissa. Tämä selittynee sillä, että koko perheen päiväkohteiden kävijät ovat useimmiten lapsiperheitä ja hovit painottunevat nuoriin aikuisiin. Myös leirintäalueilla (ml. matkailuauto- tai -vaunualueet) on oma vakiintunut kävijäkuntansa.



(keskiarvot asteikolla 1=ei koskaan, 5 = useita kertoja vuodessa)

KUVIO 15 Kuinka usein suomalaiset käyvät erityyppisissä kotimaan lomakohteissa?

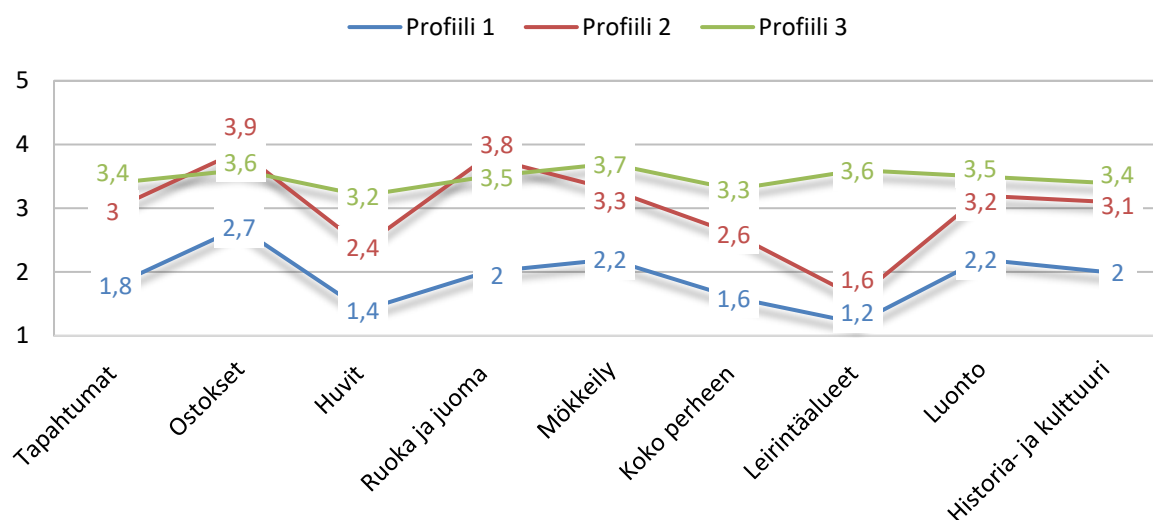
Edellä mainittujen kohdemieltymysten perustella suomalaisista kotimaan matkailijoista tunnistettiin kolme matkustajaprofiilia käyttäen latenttia profiilianalyysia (Kuvio 16). Jotta pystyisimme ymmärtämään syvemmin suomalaisten matkailuun liittyviä mieltymyksiä, tutkimme näiden profiilien sosioekonomista ja demografista rakennetta ja niihin kuuluvien vastaajien arvoja vertailemalla profiilien välisiä eroja.

Ensimmäisen profiiliin kuului 34 % vastaajista. Profiiliin kuuluvat vastaajat olivat keskimäärin muita vanhempia (n. 52-v.). Nämä vastaajat eivät juurikaan matkustelleet kysytyihin kohteisiin. Profiili 1 oli muita profiileita pienituloisempi ja jonkin verran säästäväisempi. Ekologisuus ja toisaalta hedonismi eivät ilmenneet tämän matkailijaprofiilin vastauksissa. Profiilin 1 vastaajat suhtautuivat neutraalisti Viitoskäytävän kohteisiin ja tapahtumiin, eivätkä aikoneet matkustaa alueelle.

Toiseen profiiliin kuului 42 % vastaajista ja profiilin keskimääräinen ikä oli n. 47 vuotta. Profiilin 2 vastaajat matkustivat etenkin kohteisiin, jossa oli tarjolla ostoksia ja ravitsemuspalveluita. Profiiliin kuuluvat vastaajat nauttivat jonkin verran myös

mökkeilystä, luonnosta ja kulttuurista sekä erilaisista tapahtumista. Profiili 2 oli tuloiltaan hieman paremmassa asemassa kuin profiili 1 ja hieman vähemmän säästäväinen. Arvomaailmaltaan Profiili 2 oli selvästi ekologisempi ja hedonistisempi kuin Profiili 1. Profiilin 2 vastaajat pitivät Viitoskäytävän kohteita ja tapahtumia kiinnostavina ja aikoivat matkustaa alueelle.

Kolmanteen profiiliin kuului 24 % vastaajista ja vastaajat suosivat keskimääräistä enemmän miltei kaikkia kysytyjä kohteita. Profiili oli keski-ikältään nuorin (n. 40-v.). Profiilin 3 tulot ovat samaa luokkaa kuin profiilissa 2, mutta säästäväisyys hieman vähäisempää kuin muilla. Profiilin 3 vastaajat olivat asenteiltaan pääosin ekologisempia kuin muihin profiileihin kuuluvat vastaajat. Profiili on hieman hedonistisempi kuin toinen profiili. Kuten Profiilin 2 vastaajat, myös Profiilin 3 vastaajat pitivät Viitoskäytävän kohteita ja tapahtumia kiinnostavina ja aikoivat matkustaa alueelle. Latentin profiilimallinnuksen tulokset on esitetty tarkemmin tämän raportin liitteissä (Liite 4).



KUVIO 16 Matkailijaprofiilit mieltymysten mukaan

6 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA SUOSITUKSIA

6.1 Liikkuminen ja liikkumispalvelut

Tutkimustulostemme perusteella suurin osa suomalaisista suosii edelleen lähialve-luja ja pitää palvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta tärkeänä. Vaikka etätöiden suosio on jatkunut, ei suhtautumien arjen liikkumiseen ole kuitenkaan kielteistä. Merkittävä osa suomalaisista pitää arkeen ja vapaa-aikaan liittyvää matkustamista myös mukava ajanvietteenä. Lähialueen liikennepalveluilla on siksi iso rooli kansalaisten ar-jessa. Etenkin haja-asustusalueilla yksityisautoilu on edelleen tärkein liikkumismuoto, eikä yksityisautoilua ei myöskään pidetty erityisen epäekologisenä. Sen sijaan suhta-tutuminen joukkoliikenteeseen on varauksellista etenkin maaseudulla ja nykyisiä joukkoliikenne palveluja kohtaan oltiin jokseenkin tyytymättömiä. Lisäksi monet ei-vät ole tietoisia käytössään olevista joukkoliikenneyhteyksistä.

Kehittämällä viestintää ja markkinointia joukkoliikenteen mahdollisuuksista voidaan vaikuttaa suomalaisten tietoisuuteen ja asenteisiin, mutta ei ratkaista joukko-liikenteellä matkustamisen sujuvuuteen ja rajallisiin yhteyksiin liittyviä haasteita. Vaikka asenne myös liikkumisen palvelullistamista eli MaaS-ajattelua kohtaan oli yleisesti varautunutta, monet vastaajat olivat kuitenkin potentiaalisesti kiinnostuneita MaaS-sovelluksesta. Kokonaisvaltainen, eri liikkumismuotoja yhdistävä sovellus voi tarjota uusia mahdollisuuksia etenkin haja-asutusalueiden matkustamiselle ja logistii-kalle, mutta konseptaja tulee edelleen kehittää ja kokeilla. Lisäksi etenkin maaseudulla kansalaiset olivat valmiita tuottamaan liikkumispalveluita eli kuljettamaan matkusta-jia tai paketteja maksua vastaan. Kattavien julkisten liikenneyhteyksien ylläpitäminen haja-asutusalueilla on vähäisen käytön vuoksi usein kannattamatonta, mutta eri liik-kumismuotoja tehokkaasti yhdistelemällä ja osallistamalla asukkaita

liikkumispalvelujen tuotantoon voidaan pyrkiä rakentamaan toimivia julkisia matkaketjuja syrjäisillekin alueille.

Vaihtoehtoiset liikkumismuodot ja -palvelut voivat auttaa pitämään koko Suomen asuttuna ja hyvinvoivana ja kohentamaan syrjäistenkin alueiden matkailua ja elämänlaatua. Lisäksi yksityisautoilla tehtävän matkustamisen määrän vähentäminen auttaa pienentämään liikkumisesta aiheutuvaa hiilijalanjälkeä. Liikkumispalvelujen kehittämisen tulee kuitenkin lähteä kansalaisten tarpeiden ja arjen ymmärtämisestä.

6.2 Kotimaanmatkailu ja matkailu Viitoskäytävän alueella

Viitoskäytävän alue koetaan melko vetovoimaiseksi. Erityisesti halu levätä ja paeta arjen paineita saivat matkustamaan Viitoskäytävän alueelle. Toisaalta myös kiinnostus nähdä ja kokea uutta houkuttelivat matkustamaan alueelle. Sen sijaan Viitoskäytävän aluetta ei koettu kohteeksi, jonne tehtyjä matkoja haluttaisiin esitellä esimerkiksi sosiaalisessa mediassa, eikä alueelle matkustettu muiden suositusten vuoksi. Näiden tulosten valossa Viitoskäytävän alueella voisi olla erityisesti ikääntyviä ja iäkkäitä matkailijoita houkuttavaa tarjontaa. Matkailijaprofiilien vertailu kuitenkin osoitti, että iäkkäin segmentti oli vähiten kiinnostunut Viitoskäytävän alueesta ja kotimaan matkakohteista ylipäättänsä. Matkailutarjonnan kehittäminen iäkkäät ja ikääntyvät matkailijat huomioiden voikin lisätä uutta kysyntää Viitoskäytävän alueen matkailulle.

Tutkimuksestamme kävi ilmi, että Viitoskäytävän matkailutarjontaa tunnettiin melko huonosti. Eri kohteiden ja tapahtumien tunnettuuden ja saavutettavuuden kehittäminen ovat tärkeitä kehityskohteita. Markkinoinnissa tulisi kiinnittää huomiota alueen vahvuuksiin, joita ovat seesteisyys, luonnonläheisyys ja perinteisyys. Koska moni koki alueen kaukaiseksi, tulisi markkinoinnilla pyrkiä vaikuttamaan koettuun etäisyyteen -mielikuviin ja mentaalikarttaan. Toki Viitoskäytävä on 900 km pitkä alue, ja sen etäisimmät kolkat ovat kaukana lähes kaikista Suomen isoista asutuskeskuksista. Pohjoisessa on kuitenkin ainutlaatuista, eteläsuomalaisille eksoottista luontoa. Eteläinen osa Viitoskäytävää on sen sijaan melko helposti ajallisesti saavutettavissa suurelle osalle suomalaisista; jopa päivämatkojen etäisyydellä Helsingin seudusta.

Ostokset ja ravintolapalvelut ovat suomalaisia eniten houkuttavia kotimaanmatkakohteita. Myös mökkeily ja luontokohteet ovat monen suomalaisen tapa viettää lomaansa. Juuri tämän tyyppisiä elämyksiä on Viitoskäytävän kaltaisilla alueilla tarjota. Toisaalta myös tapahtumat ja kulttuurielämykset koetaan houkutteleviksi koronapandemian jälkeisenä aikana. Lisäksi ne saavat matkailijat usein jäämään seudulle joksikin aikaa, erityisesti kesällä. Siksi Viitoskäytävän matkailun toimijoiden kannattaisi yhdessä järjestää vetovoimaisia tapahtumia ja markkinoida samalla lähi-alueiden tarjontaa.

LÄHTEET

- Bahamonde-Birke, F. J., Frowijn, L., van Gils, C., Henkus, S., van der Hoeven, S., Kolkman, O. M., ... & Ettema, D. F. (2023). Am i willing to replace my car with a MaaS subscription? An analysis of the willingness of Dutch citizens to adopt MaaS and the triggers affecting their choices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 176, 103816.
- Bayih, B. E., & Singh, A. (2020). Modeling domestic tourism: motivations, satisfaction and tourist behavioral intentions. *Heliyon*, 6(9).
- Božić, S., Jovanović, T., Tomić, N., & Vasiljević, D. A. (2017). An analytical scale for domestic tourism motivation and constraints at multi-attraction destinations: The case study of Serbia's Lower and Middle Danube region. *Tourism Management Perspectives*, 23, 97-111.
- Fischer, M., Wömmel, A., Reith, R., Lis, B. (2017). A generation comparison of mobile payment acceptance factors: an empirical investigation. In: *Proceedings of the 25th European Conference on Information Systems*, pp. 2395–2412. Association for Information Systems, Atlanta, GA.
- Gardiner, S., Grace, D., & King, C. (2014). The Generation Effect: The Future of Domestic Tourism in Australia. *Journal of Travel Research*, 53(6), 705–720.
- Gilleard, C., Jones, I., & Higgs, P. (2015). Connectivity in later life: The declining age divide in mobile cell phone ownership. *Sociological Research Online*, 20(2), 1-13.
- Gordon-Wilson, S. (2022). Consumption practices during the COVID-19 crisis. *International Journal of Consumer Studies*, 46(2), 575–588.
- Honkanen, A., Sammalkangas, J., & Satokangas, P. (2021). Kotimaanmatkailun nykytila ja potentiaali -selvitys kohderyhmistä ja kehittämistoimista. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja*, 2021:14. Viitattu 31.8.2023: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162882/TEM_2021_14.pdf
- Nurmi, O., Laalo, M., Huomo, M. (26.1.2023) *Suomalaiset palasivat pandemiaa edeltäneisiin matkailutottumuksiin – miten käy hiilijalanjäljen?* Asiantuntija-artikkelit ja ajankohtaisblogit, Tilastokeskus, verkkosivut. Viitattu 31.8.2023: <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2023/suomalaiset-palasivat-pandemiaa-edeltaneisiin-matkailutottumuksiin-miten-kay-hiilijalanjaljen/?listing=simple>
- Nyrhinen, J., Tantarimäki, S., Skippari, M., Uusitalo, O., & Koivisto, J. (2015). Kauppa asuinalueen keskuksena: kyläkaupasta yksityisten ja julkisten palveluiden käyttöliittymä-hankkeen loppuraportti. *Julkaisuja/Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulu*, (208).
- Premsky, M. (2001a). Digital natives, digital immigrants part 1. *On the Horizon* 9(5), 1–6
- Premsky, M. (2001b). Digital natives, digital immigrants part 2: do they really think differently? *On the Horizon* 9(6), 1–6.

- Statista Search Department. (2021, September 21). *Retail e-commerce sales worldwide from 2014 to 2026*. Statista. <https://www.statista.com/statistics/1239046/top-saas-countries-list/>
- Tieto.Traficom (4.10.2022a). *Suomalaisten liikkumistottumukset*. Artikkeliverkkosivuilla: Tieto.Traficom. Viitattu 22.9.2023: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/suomalaisten-liikkumistottumukset>
- Tieto.Traficom (10.10.2022b). *MaaS-palvelut*. Artikkeliverkkosivuilla: Tieto.Traficom. Viitattu 31.8.2023: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maas-palvelut>
- Tilastokeskus (2021). *Väestörakenne tilasto*. Viitattu 31.8.2023: [Väestörakenne - Tilastokeskus \(stat.fi\)](https://tilastokeskus.stat.fi)
- Traficom (27.1.2023). *Henkilöautoja liikenteessä 2,74 miljoonaa - sähköautojen määrä miltei kaksinkertaistui*. Uutinen Verkkosivuilla. Liikenne ja viestintäministeriö. Viitattu 3.9.2023: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/henkiloautoja-liikenteessa-274-miljoonaa-sahkoautojen-maara-miltei-kaksinkertaistui>
- Treadgold, A., & Reynolds, J. (2020). *Navigating the new retail landscape: A guide for business leaders*. 2nd Edition. Oxford university press.
- Turner, L. W., & Reisinger, Y. (2001). Shopping satisfaction for domestic tourists. *Journal of Retailing and consumer services*, 8(1), 15-27.
- Viitoskäytävä (2021). Hankkeen verkkosivut. Viitattu 31.8.2023: <https://suomenviitoskaytava.fi/viitoskaytava/>
- Wilska, T-A (2023). *Pähkinäsaaren rauhan raja, moderni kulutus ja varallisuus*. Teoksessa: I.Hetemäki, O. Fingerros, T. Heikkilä & J. Rikkinen (toim.) *Alusta alkuun*. Helsinki: Gaudeamus, 48-61.
- Zamboni, L., Carli, S., Belleri, M., Giordano, R., Saretta, G., & Lugoboni, F. (2021). COVID-19 lockdown: Impact on online gambling, online shopping, web navigation and online pornography. *Journal of Public Health Research*, 10(1), 1759.
- Özel, Ç. H., & Kozak, N. (2012). Motive based segmentation of the cultural tourism market: A study of Turkish domestic tourists. *Journal of Quality Assurance in Hospitality & Tourism*, 13(3), 165-186.

LIITTEET

LIITE 1 VASTAAJIEN TAUSTATIETOJEN JAKAUMAT VERRATTUNA SUOMEN VÄESTÖN RAKENTEeseen

Muuttuja	Luokat	Vastaajat	Väestö*
Ikäryhmä	18–19-vuotta	1 %	3 %
	20–29-vuotta	16 %	16 %
	30–39-vuotta	20 %	18 %
	40–49-vuotta	18 %	17 %
	50–59-vuotta	18 %	18 %
	60–69-vuotta	20 %	18 %
	yli 70-vuotta	7 %	10 %
Sukupuoli	Mies	48 %	50 %
	Nainen	52 %	50 %
	Muu	1 %	
Suuralue	Etelä-Suomi	50 %	52 %
	Itä-Suomi	13 %	11 %
	Länsi-Suomi	25 %	25 %
	Pohjois-Suomi	12 %	12 %
Korkein suoritettu koulutus	Peruskoulu	8 %	17 %
	Toisen asteen koulutus	48 %	46 %
	Korkeakoulututkinto	44 %	37 %

*Lähde: Väestörakenne, Tilastokeskus (2021)

LIITE 2 PLS-RAKENNEYHTÄLÖMALLIN TULOKSET

MaaS-aikomuksia selittävät tekijät

Faktorianalyysin tulokset

Faktori	Mittarit/väittämät	FL	CA	CR	AV
Ekologinen asenne	<i>Minulle on tärkeää, että ostamani tuotteet ja palvelut eivät ole ympäristölle haitallisia.</i>	0.79	0.84	0.89	0.69
	<i>Huoli ilmastonmuutoksesta vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseeni.</i>	0.85			
	<i>Olen valmis tinkimään mukavuudesta ympäristösyistä.</i>	0.85			
	<i>Suunnitellessani matkaa, otan huomioon matkan eri vaiheiden vaikutukset ympäristöön.</i>	0.81			
Aikomukset käyttää ja tuottaa MaaS-palveluita	<i>Voisin tarvittaessa kulkea matkan tai osan siitä yhteiskäytössä olevalla autolla.</i>	0.79	0.77	0.85	0.59
	<i>Voisin kulkea matkan tai osan siitä henkilökuljetuspalvelulla.</i>	0.83			
	<i>Voisin lähettää paketteja henkilökuljetuspalvelulla.</i>	0.78			
	<i>Voisin kuljettaa minulle vieraita ihmisiä maksua vastaan samalla kun matkustan arjessa ja vapaa-ajalla.</i>	0.67			
Positiivinen asenne joukkoliikennettä kohtaan	<i>Koen joukkoliikenteellä matkustamisen yleensä vaivattomammaksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.</i>	0.83	0.84	0.89	0.68
	<i>Koen joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisemmaksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.</i>	0.81			
	<i>Koen joukkoliikenteellä matkustamisen miellyttävämmäksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.</i>	0.86			
	<i>Matkustan joukkoliikenteellä säästäkseni rahaa.</i>	0.79			
Tyytymättömyys nykyiseen joukkoliikenteeseen	<i>Joukkoliikenteellä matkustaminen on liian hidasta Suomessa.</i>	0.72	0.59	0.78	0.54
	<i>Tilat, joissa odotetaan joukkoliikennettä ovat usein riittämättömät.</i>	0.84			
	<i>On hankalaa matkustaa joukkoliikenteellä lemmikin tai avustettavan kanssa.</i>	0.63			

FL = Faktorilataus; CA = Cronbach's Alpha; CR = Composite Reliability; AV = Average Variance Extracted

Hypoteesien testauksen tulokset

Selittäjä	Selitetty	β	R ²
Tyytymättömyys nykyiseen joukkoliikenteeseen	Aikomus käyttää ja tuottaa liikkumispalveluita	.22***	.20
Positiivinen asenne joukkoliikennettä kohtaan		.31***	
Ekologinen asenne		.17***	
Tyytymättömyys nykyiseen joukkoliikenteeseen	Aikomus käyttää MaaS-sovellusta (mitattu yhdellä väittämällä kysymällä käyttö aikomusta)	.31***	.26
Positiivinen asenne joukkoliikennettä kohtaan		.17***	
Ekologinen asenne		.10***	
Aikomus käyttää ja tuottaa liikkumispalveluita		.20***	
Sukupuoli (mies=0, nainen=1)		ns	
Ikä (vuosina)		-.05*	
Asuinpaikka maalla (kyllä/ei)		-.05*	
Koulutus (1=peruskoulu...5=korkeakoulututkinto)		ns	
Asuinpaikka Viitoskäytävän-alueella (kyllä/ei)		-.08***	

ns = ei merkitsevä, * = $p < 0.05$, *** $p < 0.001$

LIITE 3 PLS-RAKENNEYHTÄLÖMALLIN TULOKSET

Asenne Viitoskäytävää kohtaan – selittävät tekijät

Faktorianalyysin tulokset

Faktori	Mittarit/väittämät	FL	CA	CR	AV
Uteliaisuus ja uuden kokeminen	<i>(Matkustan) uteliaisuuttani.</i>	0.89	0.78	0.90	0.82
	<i>Vierailukseni kohteessa tai kohteissa, joissa en ole aiemmin käynyt.</i>	0.92			
Asenne Viitoskäytävää kohtaan	<i>Viitoskäytävän alueella on kiinnostavia matkailukohteita tai tapahtumia.</i>	0.83	0.85	0.90	0.69
	<i>Koen, että Viitoskäytävän alueella on saatavilla monipuolista ja laadukasta ruokaa.</i>	0.82			
	<i>Viitoskäytävän alueella on miellyttävä ympäristö/tunnelma.</i>	0.84			
	<i>Haluan/haluaisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle (uudelleen).</i>	0.83			
Levonkaipuu, pako arjen paineita	<i>Saadakseni fyysistä lepoa</i>	0.77	0.87	0.91	0.66
	<i>Saadakseni henkistä lepoa (rentoutuminen).</i>	0.85			
	<i>Päästäkseni rauhaan tai hiljaisuuteen.</i>	0.82			
	<i>Paetakseni arjen paineita.</i>	0.82			
	<i>Tunteakseni itseni vapaaksi.</i>	0.79			
Matkaseura, suositukset	<i>Perheeni tai ystäväni haluavat matkustaa Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä.</i>	0.89	0.62	0.84	0.72
	<i>Ihmiset ovat suositelleet matkustamista Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä.</i>	0.86			
Matkailun statushakuisuus	<i>Jotta voin kertoa muille kohteista, joissa olen käynyt (esim. sosiaalisessa mediassa).</i>	0.72	0.72	0.84	0.64
	<i>Jotta voin käydä kiinnostavissa kohteissa, joissa muutkin ovat käyneet.</i>	0.86			
	<i>Koska koen, että matkustaminen on yleisesti pidetty tapa viettää aikaa.</i>	0.80			
Perhe, suku, ystävät ja "juuret" alueella	<i>Käydäkseni perheeni kotipaikkakunnalla tai "juurillani".</i>	0.82	0.62	0.84	0.72
	<i>Viettääkseni aikaa perheeni, sukulaisteni tai ystäväni kanssa.</i>	0.88			
Urheilun ja liikunnan harrastaminen	<i>Harrastaakseni liikuntaa/Osallistuakseni haastaviin fyysisiin aktiviteetteihin.</i>	0.81	0.75	0.85	0.66
	<i>Parantaakseni itseluottamustani.</i>	0.79			
	<i>Testatakseni kestävyytteni.</i>	0.84			
Matkustamiseen liittyvät syyt	<i>Viitoskäytävän alue tai siellä minua kiinnostavat kohteet/tapahtumat ovat liian kaukana.</i>	0.48	0.61	0.75	0.52
	<i>Minulla ei ole tarvittavaa kulkuneuvoa tai liikenneyhteyksiä, jotta voisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle.</i>	0.66			
	<i>Viitoskäytävän alueella ei ole minulle soveltuvaan majoitusta.</i>	0.94			

FL = Faktorilataus; CA = Cronbach's Alpha; CR = Composite Reliability; AV = Average Variance Extracted

Hypoteesien testatauksen tulokset

Selittäjä	β
Ikä (vuosina)	ns
Koulutus (1=peruskoulu...5=korkeakoulututkinto)	ns
Sukupuoli (mies = 0, nainen = 1)	ns
Henkilökohtaiset käytettävissä olevat tulot kuukaudessa	ns
Uteliaisuus ja uuden kokeminen	0.237***
Levon kaipuu, pako arjenpaineita	0.128***
Asuinpaikka Viitoskäytävän alueella	0.079***
Tietämättömyys alueen kohteista ja palveluista	-0.070**
Matkaseura, suositukset	0.416***
Matkailuun liittyvä statushakuisuus	-0.056*
Perhe, suku, ystävät ja "juuret" alueella	0.128***
Liikunnan ja urheilun harrastaminen	ns
Matkustamiseen liittyvät syyt	-0.113***

$R^2 = 0.44$; ns = ei merkitsevä, * = $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$

LIITE 4 LATENTIN PROFIILIMALLINNUKSEN TULOKSET

Profiilimallinnus

Profiilien lkm.	Uskottavuus	AIC	BIC	SABIC	Entropia	LMR	BLRT
1	-28964.129	57964.259	58065.066	58007.879	-	-	-
2	-27389.145	54834.291	54991.102	54902.145	0.797	0.0000	0.0000
3	-26881.883	53839.765	54052.581	53931.853	0.829	0.0000	0.0000
4	-26676.567	53449.135	53717.954	53565.456	0.847	0.0332	0.0000
5	-26512.243	53140.487	53465.310	53281.041	0.811	0.0020	0.0000
6	-26308.704	52753.409	53134.236	52918.196	0.798	0.0000	0.0000

N=1999, mallit ajettu samoiksi kiinnitetyillä variansseilla; Jokaisessa mallissa oikein luokittelun todennäköisyys yli 0.7 profiileittain; Sisällön sekä BIC/ABIC laskemisessa tapahtuvan hidastumisen perusteella valittu malli jossa 3 profiilia (merkitty korostuksella); Valitun ratkaisun profiilien kokoluokat tekstissä; AIC= Akaike Information Criterion; BIC = Bayesian Information Criterion; ABIC = Adjusted BIC; LMR = Lo-Mendell-Rubin test; BLRT=Bootstrapped Likelihood Ratio Test

Kovarianttimallinnus

Muuttujat	Pro. 1	Pro. 2	Pro. 3	Sig.
<i>Viitoskäytävän alueella on kiinnostavia matkailukohteita tai tapahtumia.</i>	3.111	3.731	3.667	Ns. 2 ja 3
<i>Haluan matkustaa Viitoskäytävän alueelle uudelleen tai haluaisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle.</i>	2.759	3.591	3.492	Ns. 2 ja 3
<i>Ikä (vuosina)</i>	51.993	46.467	39.689	Kaikki erot *
<i>Henkilökotaiset käytettävissä olevat tulot kuukaudessa</i>	2.307	2.706	2.876	Ns. 2 ja 3
<i>Koen eläväni säästävää.</i>	3.642	3.630	3.513	Ns.
<i>Elämykset ovat minulle tärkeitä kulutuksessa.</i>	2.751	3.621	3.535	Ns. 2 ja 3
<i>Minulle on tärkeää, että ostamani tuotteet ja palvelut eivät ole ympäristölle haitallisia.</i>	2.975	3.418	3.243	Kaikki erot*
<i>Seuraan säännöllisesti tulojani ja menoja.</i>	3.944	4.005	3.721	Ns.1 ja 2
<i>Tykkään hemmotella itseäni.</i>	3.060	3.566	3.682	Ns. 2 ja 3
<i>Huoli ilmastonmuutoksesta vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseeni.</i>	2.595	3.018	3.082	Ns. 2 ja 3
<i>Suunnittelen ostokseni huolellisesti etukäteen.</i>	3.604	3.427	3.461	Ns. 2 ja 3
<i>Saan mielihyvää ostosten tekemisestä.</i>	2.481	2.964	3.286	Kaikki erot*
<i>Olen valmis tinkimään mukavuudesta ympäristöystävällisyyttä.</i>	2.618	2.933	3.213	Kaikki erot*
<i>Vertailen hintoja tai tarjouksia.</i>	4.247	4.324	3.966	Ns. 1 ja 2
<i>Suunnitellessani matkaa, otan huomioon matkan eri vaiheiden vaikutukset ympäristöön.</i>	2.399	2.725	3.111	Kaikki erot*

*Pro. = Profili; Sig. = erojen merkitsevyys profiilien välillä; Ns. = ei merkitseviä eroja; * = $p < 0.05$; Kovariaation lisäämisestä johtuva profiilien muutos huomioitu mallinnuksessa BCH-paketilla, N=1999*

Liite 5 Kyselylomake

TAUSTATIEDOT

1. Sukupuolesi: Mies/Nainen/Muu
2. Ikäsi vuosina:
3. Korkein suorittamasi koulutus:
 - Peruskoulu tai osa sitä
 - Ammatillinen tutkinto (ml. oppisopimus)
 - Lukion päättötodistus tai ylioppilas (ml. kaksoistutkinto)
 - Ammattikorkeakoulu tai alempi korkeakoulututkinto (kandidaatin tutkinto)
 - Ylempi korkeakoulututkinto tai akateeminen jatkotutkinto
4. Kotitaloutesi tyyppi
 - Asun vanhempani/vanhempieni kanssa
 - Yhden hengen talous
 - Asun yhden tai useamman kämppiksen kanssa
 - Pariskunta, ei lapsia
 - Pariskunta, jolla on lapsia
 - Yhden vanhemman ja lapsen/lasten talous
5. Onko asuinalueesi
 - Kaupunki
 - Maaseutua/maaseututaajamaa
6. Maakunta, jossa asut
7. Asutko tai oletko matkustanut seuraavilla alueilla: *Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Kainuu, Koillismaa, Itä-Lappi*? Jos olet, miksi?
 - Asun tällä alueella.
 - Asun muualla ja käyn töissä tai opiskelemassa tällä alueella.
 - Käyn tällä alueella mökillä tai vapaa-ajan asunnolla.
 - Käyn lomailmassa tai ystäväieni/sukulaisteni luona tällä alueella.
 - Olen tehnyt tai teen tälle alueelle työmatkoja.
 - Kuljen tämän alueen kautta/halki matkustaessani muualla.
 - En asu tai ole matkustanut tälle alueelle.
8. Jos käyt/olet käynyt seuraavilla alueilla: *Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Kainuu, Koillismaa, Itä-Lappi*, kuinka pitkän ajan vietät siellä yleensä kerralla?
 - Asun tällä alueella.
 - Asun tällä alueella osan vuodesta, mutta minulla on vakituinen osoite muualla.
 - Majoitus tällä alueella kerralla yli 4 vuorokautta, mutta minulla ei ole asuntoa alueella.
 - Yövyin tällä alueella kerralla 1-4 yötä.
 - Olen tehnyt päivämatkan tai päivämatkoja tälle alueelle.
 - En ole matkustanut tälle alueelle.
9. Kuinka monta kertaa vuodessa yleensä käyt tällä alueella?
 - Asun tällä alueella.
 - Viikoittain tai useammin.
 - Kuukausittain tai useammin.
 - Joitakin kertoja vuodessa.
 - Noin kerran vuodessa.

- Harvemmin kuin kerran vuodessa.
- En ole käynyt tällä alueella.

ARJEN JA VAPAA-AJAN MATKUSTAMINEN

Seuraavat kysymykset koskevat arjen ja vapaa-ajan matkustamista yleisesti niin asuinpaikkakunnallasi kuin eri paikkakuntien välillä. Arvioi, kuinka usein käytät seuraavia liikkumisen muotoja kulkiessasi arkena ja vapaa-aikana. (1=en koskaan... 5=lähes päivittäin.) Jos yleensä matkustat samaan ruokakuntaan kuuluvan henkilön kyydissä, valitse hänen käyttämänsä kuluneuvo.

10. Oma tai liisattu polttomoottoriajoneuvo (esim. auto, moottoripyörä, mopot, mopoautot)
11. Oma tai liisattu täyssähkö- tai hybridimoottoriajoneuvo (esim. sähköauto tai -mopoauto, sähkömopo tai -moottoripyörä).
12. Kävely, polkupyöräily (tai muu ei-moottoriajoneuvo)
13. Taksi
14. Henkilökuljetuspalvelu, joissa muut kuin taksikuskit tarjoavat kyytejä maksua vastaan (esim. Uber)
15. Lentokone
16. Joukkoliikenne, poislukien lentokone (esim. juna, linja-auto)
17. Vuokrattavat sähköpyörät- ja potkulaudat (esim. Tier)
18. Kimppakyydit (muiden kuin perheenjäsenten kanssa)
19. Vuokra-auto
20. Auton yhteiskäyttöpalvelu (eli palvelu, jossa yksityishenkilö vuokraa autoaan esim. mobiilisovelluksen kautta).

Arvioi seuraavat arjen ja vapaa-ajan matkustamista koskevat väittämät asteikolla 1=täysin eri mieltä... 5=täysin samaa mieltä. Jos sinulla ei ole omakohtaista kokemusta jostain seuraavista väittämistä, vastaa omien käsitystesi, odotustesi tai mielikuviesi pohjalta.

21. Arjen ja vapaa-ajan matkustaminen on mukavaa ajanvietettä itsessään (esim. matkat töihin, opintoihin, harrastuksiin).
22. Sähköpyöräilisin enemmän, jos sille olisi paremmat edellytykset (esim. enemmän latauspisteitä).
23. Pysin välttämään lentomatkustamista kotimaanmatkoilla.
24. Työskentelen tai opiskelen mieluummin etänä kuin kulkisin kodin ja työ-/opiskelupaikan välillä arkisin.
25. Käytän mieluummin digitaalisia - ja kotiinkuljetuspalveluita (esim. verkko-kauppojen kotiinkuljetus, ruokälähetit, digitaalinen asiointi) kuin kuljen kauppoihin tai palveluihin.
26. Matkustan säännöllisesti toiselle paikkakunnalle töideni vuoksi.
27. Käytän mieluummin minua lähellä olevia kauppiaita tai palveluita kuin matkustan kauempana oleviin kauppoihin tai palveluihin.

Arvioi seuraavat julkista liikennettä koskevat väittämät asteikolla 1=täysin eri mieltä... 5=täysin samaa mieltä. Väittämät koskevat matkoja, jotka kuljet yleensä muulla tavoin kuin kävellen tai pyöräillen. Jos sinulla ei ole omakohtaista kokemusta jostain seuraavista väittämistä, vastaa omien käsityksesi, odotustesi tai mielikuviesi pohjalta.

28. En voi matkustaa joukkoliikenteellä niin paljon kuin haluaisin.
29. Joukkoliikenneyhteydet eri paikkakuntien välillä ovat riittämättömät Suomessa (esim. kaupunkien, kuntien ja kylien väliset juna- ja linja-autovuorot ja -reitit).
30. Voisin tarvittaessa kulkea matkan tai osan siitä yhteiskäytössä olevalla autolla (eli palvelulla, jossa yksityishenkilö vuokraa autoaan esim. verkkosivujen tai mobiilisovelluksen kautta).
31. Joukkoliikenteellä matkustaminen on liian hidasta Suomessa.
32. Haluaisin käyttää palvelua tai sovellusta, jolla voin ostaa kerralla matkalipun, joka tarvittaessa pitää sisällään useamman matkustamisen tavan (esim. lähi- ja kaukoliikenteen lippuja).
33. Tilat, joissa odotetaan joukkoliikennettä ovat usein riittämättömät (esim. huonot aukioloajat, sisätilojen puute, ei tarvittavia palveluita).
34. Voisin kulkea matkan tai osan siitä henkilökuljetuspalvelulla (esim. Uber, jossa muut kuin taksikuskit tarjoavat kyytejä maksua vastaan).
35. Joukkoliikenneyhteydet ovat riittämättömät asuinpaikkakunnallani (esim. juna- ja linja-autovuorot ja -reitit).
36. Koen joukkoliikenteellä matkustamisen yleensä vaivattommaksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.
37. Voisin lähettää paketteja henkilökuljetuspalvelulla (esim. Uber, jossa muut kuin taksikuskit tarjoavat kyytejä maksua vastaan).
38. Voisin kuljettaa minulle vieraita ihmisiä maksua vastaan samalla kun matkustan arjessa ja vapaa-ajalla.
39. Olen tietoinen käytössäni olevista joukkoliikenneyhteyksistä (esim. junien ja bussien aikataulut ja -reitit).
40. Yksityisautoilu on epäekologista (huomioiden esim. autojen valmistus, fossiiliset polttoaineet, sähköautojen akkujen valmistus ja sähkön tuotanto).
41. Voisin kuljettaa paketteja maksua vastaan samalla kun matkustan arjessa ja vapaa-ajalla.
42. On hankalaa matkustaa joukkoliikenteellä lemmikin tai avustettavan kanssa (esim. lapsi, omaishoidettava, liikuntarajoitteinen).
43. Koen joukkoliikenteellä matkustamisen turvallisemmaksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.

44. Yöjunaliikennettä pitäisi olla tarjolla Savon radalla (Oulu-Kajaani-Kuopio-Helsinki).
45. Koen joukkoliikenteellä matkustamisen miellyttävämmäksi kuin omalla kulkuneuvolla liikkumisen.
46. Matkustan joukkoliikenteellä säästääkseni rahaa.
47. On hankalaa matkustaa joukkoliikenteellä matkatavaroiden tai ostosten kanssa.

KOTIMAANMATKAILU

Kuinka tärkeitä seuraavat seikat ovat, kun mietit syitä, miksi yleensä matkustat kotimaassa vapaa-ajallasi? (1 = ei lainkaan tärkeä, 5 = erittäin tärkeä)

"Teen tai haluaisin tehdä vapaa-ajan matkoja Suomessa..."

48. Kokeakseni matkailun jännittävyyden
49. Saadakseni fyysistä lepoa
50. Harrastaakseni liikuntaa/Osallistuakseni haastaviin fyysisiin aktiviteetteihin
51. Paetakseni arjen paineita
52. Jotta voin kertoa muille kohteista, joissa olen käynyt (esim. jakaa kokemuksiani sosiaalisessa mediassa)
53. Käydäkseni perheeni kotipaikkakunnalla tai "juurillani"
54. Vieraillekseni kohteessa tai kohteissa, joissa en ole aiemmin käynyt
55. Saadakseni henkistä lepoa (rentoutuminen)
56. Parantaakseni itseluottamustani
57. Tunteakseni itseni vapaaksi
58. Jotta voin käydä kiinnostavissa kohteissa, joissa muutkin ovat käyneet (ja ker-
toneet minulle tai esitelleet sosiaalisessa mediassa)
59. Viettääkseni aikaa perheeni, sukulaisteni tai ystäväni kanssa
60. Uteliaisuuttani
61. Päästäkseni rauhaan tai hiljaisuuteen
62. Testatakseni kestävyyttäni
63. Paetakseni velvollisuuksia (esim. työelämässäni)
64. Koska koen, että matkustaminen on yleisesti pidetty tapa viettää aikaa
65. Tavatakseni uusia ihmisiä tai saadakseni uusia ystäviä

Kuinka usein käyt seuraavissa kohteissa muualla kuin kotipaikkakunnallasi? (1 = en koskaan, 2 = harvemmin kuin kerran vuodessa, 3 = kerran vuodessa, 4 = muutamia kertoja vuodessa, 5 = useita kertoja vuodessa)

66. Tapahtumat (esim. festivaalit, konsertit, kesäteatterit, urheilukisat)

67. Ostokset (esim. kauppakeskukset, kaupat, torit)
68. Huvit (esim. tanssit, yökerhot ja diskot)
69. Ruoka ja juoma (esim. ravintolat, kahvilat, pienpanimot ja -paahtimot)
70. Mökkeily
71. Urheilu, liikunta ja hyvinvointi (esim. kylpylät, golfkentät, laskettelukeskukset)
72. Koko perheen päiväkohteet (esim. huvi-, tema- ja seikkailupuistot, maatilat)
73. Leirintäalueet (ml. matkailuauto- tai -vaunualueet)
74. Luontokohteet (esim. metsät, vesistöt ml. siellä tapahtuvat harrastus esim. metsästys, marjastus)
75. Historia- ja kulttuurikohteet (esim. taidenäyttelyt, vanhat rakennukset, rauniot, kulttuuripolut, historiallisiin/julkisuuden henkilöihin liittyvät kohteet)

RAJOITTEET JA MOTIVAATIO MATKUSTAA VIITOSKÄYTVÄN ALUEELLE TAI ALUEEN SISÄLLÄ

Vastaa seuraaviin kysymyksiin koskien seuraavia maakuntia Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Kainuu, Koillismaa, Itä-Lappi eli "Viitoskäytävän" aluetta. Vastaa kysymyksiin niiden maakuntien perusteella, joihin olet matkustanut. Jos et ole matkustanut tai asu missään näistä maakunnista, vastaa väittämiin mielikuviesi ja käsitystesi perusteella. Jos asut Viitoskäytävän alueen sisällä, ajattele matkoja muihin Viitoskäytävän alueen kaupunkiin ja kuntiin kuin asuinpaikkakuntasi.

Arvioi seuraavat "Viitoskäytävää" koskevat väittämät asteikolla 1=täysin eri mieltä... 5=täysin samaa mieltä.

76. Viitoskäytävän alueella on kiinnostavia matkailukohteita tai tapahtumia.
77. Minulla ei ole varaa matkustaa Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä minua kiinnostaviin kohteisiin/tapahtumiin.
78. Viitoskäytävän alue tai siellä minua kiinnostavat kohteet/tapahtumat ovat liian kaukana.
79. Perheeni tai ystäväni haluavat matkustaa Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä (tai johonkin kohteeseen/tapahtumaan siellä).
80. Koen, että Viitoskäytävän alueella on saatavilla monipuolista ja laadukasta ruokaa.
81. Kiinnostavat kohteet tai tapahtumat Viitoskäytävän alueella ovat liian kalliita.
82. Minulla ei ole tarvittavaa kulkuneuvoa tai liikenneyhteyksiä, jotta voisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle (tai minua kiinnostaviin kohteisiin/tapahtumiin siellä).
83. Haluaisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä (tai johonkin kohteeseen/tapahtumaan siellä), mutta en saa matkaseuraa.

84. Viitoskäytävän alueella on miellyttävä ympäristö/tunnelma.
85. Olemassa olevat liikenneyhteydet Viitoskäytävän alueelle tai sen sisällä ovat liian huonoja (matkustaminen on liian hidasta, epämukavaa tai vaivalloista).
86. Ihmiset (esim. perhe, ystävät, muut sosiaalisessa mediassa) ovat suositelleet matkustamista Viitoskäytävän alueelle tai alueen sisällä (tai johonkin kohteeseen/tapahtumaan siellä).
87. Haluan matkustaa Viitoskäytävän alueelle uudelleen tai haluaisin matkustaa Viitoskäytävän alueelle (jos en ole jo matkustanut) (tai minua kiinnostaviin kohteisiin/tapahtumiin siellä).
88. Viitoskäytävän alueella ei ole minulle soveltuvaa majoitusta.
89. En tiedä riittävästi, mitä matkailukohteita tai tapahtumia Viitoskäytävän alueella on.

Avoim kysymys

90. Listaa tähän yksi tai useampi kohde tai tapahtuma, jossa olet käynyt Viitoskäytävän alueella.

KULUTUKSEEN JA ELÄMÄNTAPAAN LIITTYVÄT YLEISET ARVOT JA ASENTEET

Kuinka paljon seuraavat periaatteet ohjaavat elämääsi? (1= ei lainkaan...5=hyvin paljon.

91. Vaikutusvalta ja varallisuus
92. Menestys ja kunnianhimo
93. Uskaliaisuus, haasteet ja jännittävä elämä
94. Luovuus, vapaus, uteliaisuus ja itsenäisyys
95. Suvaitsevaisuus, oikeudenmukaisuus, maailmanrauha ja ekologisuus
96. Avuliaisuus, rehellisyys, vastuullisuus ja anteeksiantavaisuus
97. Nöyryys, vaatimattomuus ja perinteiden kunnioittaminen
98. Tottelevaisuus, itsekuri ja kohteliaisuus
99. Yksilöllinen ja kansallinen turvallisuus, siisteys ja järjestys, palveluksien vastavuoroisuus

Kuinka samaa tai eri mieltä olet seuraavien väittämien kanssa? (1=täysin eri mieltä...5=täysin samaa mieltä)

100. Rahani eivät usein riitä välttämättömiin ostoksiin.
101. Koen eläväni säästäväisesti.
102. Elämykset ovat minulle tärkeitä kulutuksessa.
103. Minulle on tärkeää, että ostamani tuotteet ja palvelut eivät ole ympäristölle haitallisia.
104. Henkilökohtainen budjettini on aina tiukka.

105. Seuraan säännöllisesti tulojani ja menojaani.
106. Tykkään hemmotella itseäni.
107. Huoli ilmastonmuutoksesta vaikuttaa kulutuskäyttäytymiseeni.
108. Minun täytyy usein käyttää enemmän rahaa kuin mitä minulla on tilillä.
109. Suunnittelen ostokseni huolellisesti etukäteen.
110. Saan mielihyvää ostosten tekemisestä.
111. Olen valmis tinkimään mukavuudesta ympäristösyistä.
112. Vertailen hintoja tai tarjouksia.
113. Suunnitellessani matkaa, otan huomioon matkan eri vaiheiden vaikutukset ympäristöön (esim. matkustaminen määränpäähän ja liikkuminen määränpäässä).

OMA TALOUS

114. Omat käytettävissäsi olevat tulot kuukaudessa suunnilleen (sis. nettotulot verojen jälkeen) ja/ tai tuet ja vanhemmilta tms. saatavat säännölliset avustukset (ei lainoja). (EUR)
 - alle 1500 eur/kk
 - 1500-alle 2500 eur/kk
 - 2500-alle 3500 eur/kk
 - 3500-alle 4500 eur/kk
 - 4500 eur tai enemmän
115. Miten uskot oman taloutesi kehittyvän lähivuosina? (1=hyvin huonosti...5=erittäin hyvin)