

Hidasta matkailua kiihtyvässä maailmassa

Seija Tuulentie (toim.)



Lapin
tutkimusseura
www.lapintutkimusseura.fi

Acta Lapponica Fenniae

Nro 30, 2025

Acta Lapponica Fenniae on Lapin tutkimusseuran julkaisema tieteellinen julkaisusarja, jota on julkaistu vuodesta 1962 lähtien. Vuodesta 2014 lähtien vertaisarvioidussa sarjassa julkaistaan Lappia koskevaa monitieteistä tutkimusta.

Julkaisija: Lapin tutkimusseura ry. / Arktisen keskuksen kirjasto
Pohjoisranta 4, PL 122
96101 Rovaniemi
<https://lapintutkimusseura.fi/>

Julkaisuvastaava: Heli Ilola

Päätoimittaja: Markku Heikkilä
Toimituskunta: Tuija Hautala-Hirvioja, Markku Iljina, Terho Liikamaa,
Outi Rantala, Pasi Rautio, Leena Suopajärvi, Minna Turunen,
Seija Tuulentie ja Marja Uusitalo
Taitto ja ulkoasu: Heli Ilola

Kannen kuva: Gunvor Mindell



Rovaniemi 2025

ISSN 0457-1754

ISBN 978-951-9327-79-2 (PDF)

ACTA LAPPONICA FENNIAE 30



Hidasta matkailua kiihtyvässä maailmassa

Toimittanut
Seija Tuulentie

Lapin tutkimusseura
Acta Lapponica Fenniae
Rovaniemi 2025



Lapin
tutkimusseura
www.lapintutkimusseura.fi

Sisällys

Esipuhe

Seija Tuulentie.....	7
----------------------	---

Artikkelit

 Anna-Emilia Haapakoski ja Maria Hakkarainen: Hidas matkailu – ekologiaa, vastarintaa ja syventymistä.....	10
 Janne Kirjavainen: Vältä, muuta, paranna – autoilu kestävyyskysymyksenä Lapissa.....	28
 Esa Inkilä, Minna Nousiainen, Outi Rantala ja Seija Tuulentie: Aistit avoimina tien päällä – pohjoisen retkipyöräilyn elämyksellisyys...	47
 Jaana Erkkilä-Hill: Ajan kulku ja lorvimisen mahdollisuus.....	64

Esipuhe

Seija Tuulentie

Hidas matkailu on ajan ja paikan arvostamista. Se on liikkumistavan valintaa ja ympäristötietoisuutta. (Lumsdon & McGrath 2011.) Usein hidasta matkailua ajatellaan nimenomaan matkustusvälineen näkökulmasta. Siihen yhdistetään lihasvoimin liikkuminen vaikkapa kävellen tai pyöräillen tai matkustaminen julkisilla kulkuneuvoilla, etenkin junalla mutta myös bussilla. Yksityisautoilu ja laivamatkustus ovat tästä näkökulmasta huonompia vaihtoehtoja, eikä lentäminen kuulu hitaaseen matkailuun lainkaan.

Aiemmin kaikki matkustaminen oli hidasta. Sitten junat ja myöhemmin lentokoneet kiihdyttivät matkanteon tahtia. Nyt hitaasta matkailusta puhutaan yhä enemmän. Samaan aikaan lentoliikenteen volyyymi on rikkonut aiemmat ennätykset, ja lentämisen ennakoidaan lisääntyvän entisestään (Toivonen 2025). Siitä huolimatta esimerkiksi vuonna 2007 julkaistussa World Travel Marketin raportissa (WTM 2007) uskottiin, että hitaasta matkailusta on tulossa merkittävä ilmiö, joka muuttuu pienen joukon vaihtoehdosta valtavirraksi. Raportti ennusti hitaan matkailun kasvavan läntisessä Euroopassa kymmenen prosentin vuosivauhtia.

On vaikeaa mitata, minkä suuruisia hitaan matkailun kasvu on ollut. Valtavirtaistumiseen on joka tapauksessa vielä matkaa, kun hitauspuheesta huolimatta vauhti vain kiihtyy niin matkailussa kuin monella muulla elämänilueella. Monet yhteiskunnan rakenteet suosivat ja pitivät tavoitteena mahdollisimman suurta liikkumisen

nopeutta. Kuten Anna-Emilia Haapakoski ja Maria Hakkarainen tämän julkaisun artikkelissaan Doughtyyn ja Murrayhin (2016) viitaten toteavat, rajoittamaton liikkuvuus katsotaan nykyajan kansalaisen perusoikeudeksi ja sen esteet nähdään kansalaisten vapauden loukkauksena. Myös lentäminen esitetään Gösslingin ym. (2019) mukaan kaikkien tavanomaisena matkustustapana. Tätä perustellaan globaaleilla matkustajaluvuilla, vaikka suurimman osan lennoista tekevät varakkaiden maiden etuoikeutetut yhteiskuntaryhmät. Alcock ym. (2017) ovat todenneet, että Britanniassa lentämisen lisääntyminen johtuu varakkaampien enenevästä lentämisestä eikä siitä, että lentojen halventuminen mahdollistaisi sen kaikille.

Lapin ilmastomuutospuheessa toivotaan junayhteyksien kehittämistä, mutta käytännössä matkailuelinkeino vaatii ja tarvitsee yhä enemmän lentoyhteyksiä. Nekin, jotka periaatteessa haluaisivat matkustaa hitaammin ja ympäristöystävällisemmin, turvautuvat usein lentämiseen ja yksityisautoihin. Alcockin ym. (2017) mukaan ilmastomuutoksen seurausten tiedostaminen ja ympäristömyönteiset asenteet eivät vähennä ihmisten lentomatkustamista. He suosittelevat hinnoitteluun puuttumista ja sääntelyä, jos lentomatkustuksen kysyntää ja sen päästöjä halutaan vähentää. Myös yksityisen auton vuokraaminen on Lapin ulkomaisilla matkailijoilla julkisen liikenteen käyttöä yleisempää. Se johtunee sekä julkisen liikenteen vähäisyydestä

että joko todellisesta tai koetusta käytön vaikeudesta. Auton vuokraamisen etuina on nähty vapaus ja paikkojen helpompi saavuttaminen (Martin Martin ym. 2019).

Hitaassa matkailussa ei ole kysymys vain liikkumisvälineen valinnasta vaan myös hitauden antamasta elämyksestä, kiireettömyydestä, syventymisestä paikkoihin ja keskittymisestä matkaan määränpään saavuttamisen sijaan. Sen voi katsoa kiinnittyvän laajempaan länsimaisen elämäntavan kritiikin jatkumoon ja yksinkertaisen elämän etsintään. Kuten Howard (2012) toteaa, monille pyhiinvaeltajille ja muille ”hitaille matkailijoille”, jotka elävät pääasiassa ”nopeassa maailmassa”, tällainen matkailu voi olla yksi harvoista mahdollisuuksista hidastaa vauhtia ja etääntyä myöhäismodernin elämän kiireestä ja monimutkaisuudesta.

Tämä Acta Lapponica Fenniae käsittelee neljä vertaisarvioitua artikkelia, joissa tarkastellaan hidasta matkailua, hidasta liikkumista sekä hitaamman elämän mahdollisuutta. Anna-Emilia Haapakoski ja Maria Hakkarainen pureutuvat artikkelissaan ”Hidas matkailu – ekologiaa, vastarintaa ja syventymistä” hitaan matkailun käsitteeseen etenkin liikkuvuuden ja maata pitkin matkustamisen näkökulmasta. Haastatteluaineiston avulla he osoittavat, että hitaaseen maata pitkin matkailuun on olemassa enemmän halukkuutta kuin mahdollisuuksia. Digitaalisen tiedon sirpaleisuus on iso ongelma niille, jotka haluavat välttää lentämistä. Janne Kirjavainen keskittyy artikkelissaan ”Vältä, muuta, paranna – autoilu kestävyys kysymyksenä Lapissa” merkittävimpään pohjoisen liikkuvuuden tapaan, yksityisautoi-

luun. Autoilun käytännöt muuttuvat hitaasti sekä yhteiskunnallisista että kulttuurisista syistä. Liikenteen palveluiden vahvistaminen ja panostukset yhteisölliseen liikkumiseen voisivat kuitenkin tarjota mahdollisuuksia uudistumiseen.

Esa Inkilä, Minna Nousiainen, Outi Rantala ja Seija Tuulentie paneutuvat pyörämatkailun mahdollisuuksiin Lapissa artikkelissaan ”Aistit avoimina tien päällä – pohjoisen retkipyöräilyn elämyksellisyys”. Heidän mukaansa tässä matkailumuodossa on kehityspotentiaalia, mutta sen edistäminen edellyttää syvällistä ymmärrystä siitä, mitkä tekijät vahvistavat pyörämatkailijoiden elämyksiä sekä millaisia reittejä ja palveluita tarvitaan etenkin pitkien välimatkojen Lapissa.

Artikkelissaan ”Ajan kulku ja lorvimisen mahdollisuus” Jaana Erkkilä-Hill lähestyy hitautta, joutilaisuutta ja lorvimisen mahdollisuutta taiteellisen ajattelun näkökulmasta. Hän saa lukijan ajattelemaan kiireen olemusta ja ajan säästämistä. Hän kysyy, pitäisikö meidän ajan säästämisen sijaan keskittyä ajan kuluttamiseen. Erkkilä-Hill pohtii: ”Hidastaminen, tekemättömyys, maailmasta vetäytyminen, hiljainen vastarinta vallitsevaa kulttuuria kohtaan kytee aina jossakin ja ennalta arvaamatta se syttyy liekkiin. – Mietin omia mahdollisuuksiani valita teottomuuden tie. Voinko saada enemmän valitsemalla vähemmän?”

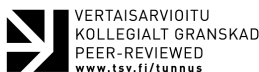
Kirjallisuus

Alcock, I., White, M. P., Taylor, T., Coldwell, D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., Corner, A., Vardoulakis, S. & Fleming, L. E. 2017. ‘Green’ on the ground but not in the air: pro-environmental

- attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel. *Global Environmental Change* 42, 136–147. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2016.11.005>
- Doughty, K. & Murray, L. 2016. Discourses of mobility: institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities* 11 (2), 303–322, <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.941257>
- Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S. & Hopkins, D. 2019. Can we fly less? Evaluating the ‘necessity’ of air travel. *Journal of Air Transport Management* 81, e101722. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>
- Howard, C. 2012. Speeding up and slowing down: pilgrimage and slow travel through time. Teoksessa: S. Fullagar, K. W. Markwell & E. Wilson (eds.), *Slow tourism: experiences and mobilities* (Vol. 54). Channel View Publications, 11–24.
- Lumsdon, L. M. & McGrath, P. 2011. Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism* 19 (3), 265–279, <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.519438>
- Martín Martín, J. M., Guaita Martínez, J. M., Molina Moreno, V. & Sartal Rodríguez, A. 2019. An analysis of the tourist mobility in the island of Lanzarote: car rental versus more sustainable transportation alternatives. *Sustainability* 11 (3), e739. <https://doi.org/10.3390/su11030739>
- Toivonen, J. 2025. Ihmiset lensivät viime vuonna vimmatusti, ja kaikki ennätykset näyttävät menneen rikki. <https://yle.fi/a/74-20135063>
- WTM 2007. WTM Global Trends Report 2007. <https://www.saphirnews.com/attachment/68715/>

Hidas matkailu – ekologiaa, vastarintaa ja syventymistä

Anna-Emilia Haapakoski ja Maria Hakkarainen



Tiivistelmä

Hidas matkailu ja maata pitkin matkustaminen ovat nousseet esiin vastareaktionä lentomatkailun ympäristövaikutuksiin ja nopean liikkuvuuden normeihin. Ilmiö on saanut alkunsa matkailijoiden jakamista kokemuksista ja kehittynyt tutkimuksen kohteeksi, jossa kohtaavat henkilökohtaiset kokemusmaailmat ja yhteiskunnalliset kysymykset. Matkailijoille hidas matkailu merkitsee matkustamisen kokemuksellisuutta, ympäristötietoisuutta, hitaampaa matkantekoa ja pidempiä viipymiä. Ilmiönä se liittyy laajempaan keskusteluun liikkumisen mahdollisuuksista, esteistä ja vaikutuksista nykyajassa, jossa matkailun kielteisiin vaikutuksiin puuttuminen koetaan välttämättömäksi etenkin ekologisen kestävyuden näkökulmasta. Tutkimuksessa hidas matkailu nähdään sekä diskurssina että käytäntönä, joka haastaa nykyisen matkailun rakenteita ja etsii vaihtoehtoja hitaudesta. Tutkimusaineisto koostuu hitaan matkailun asiantuntijoiden haastatteluista Suomessa. Tarkoitus on yhdistää teoreettisia ja käytännönläheisiä näkemyksiä ilmiöstä ajankohtaisen ja kontekstisidonnaisen kuvauksen tuottamiseksi. Analyysissä pyritään yleistettävyyden sijaan kokemukselliseen ymmärrykseen ja käytännön implikaatioiden hahmotamiseen tulevaisuuden näkökulmasta. Tulokset osoittavat, että hidas matkailu liittyy kiinteästi laajempaan muutokseen kohti kestävää elämäntapaa. Matkailussa tämä tarkoittaa kokemuksia, jotka auttavat hidastamaan tahtia, rauhoittumaan ja syventymään hetkeen. Haastateltavien kuvaama, ilmiön taustalla vaikuttava, henkinen hidastamisen tarve kietoutuu yhteiskunnalliseen rakenteeseen, johon hidastamista mahdollistavia muutostarpeita kohdistetaan. Tämä näkyy matkailuliikkuvuudessa, ekologisten kulkumuotojen suosimisena ja vaatimisena sekä kriittisenä suhtautumisena lentoliikenteeseen ja nopeaan matkailukulttuuriin. Haastateltavien mukaan kestävä matkailuliikkumisen infrastruktuuri edellyttää laajempaa kulttuurista muutosta.

Avainsanat: hidas matkailu, liikkuvuus, kokemus

Abstract

Slow travel – for ecology, resistance and immersion

Slow travel and land-based travel have emerged as a response to the environmental impacts of air travel and the norms of fast mobility. The phenomenon has originated from shared experiences of travelers and developed into a research topic that combines personal experience and societal issues. For travelers, slow travel means traveling with an emphasis to the experience, being environmentally aware, journeying slower and staying longer. As a phenomenon, it relates to a broader discussion of mobility that examines the possibilities, barriers, and impacts of mobility at a time when it feels necessary to address the ecological impacts of tourism. The research sees slow travel as both a discourse and a practice that challenges the structures of current tourism and offers alternatives from the perspective of sustainability. The empirical material consists of interviews with slow travel experts in Finland. The purpose is to combine theoretical and practical views of the phenomenon to produce a timely and context-specific description. The analysis aims for experiential understanding and looking at practical implications for the future rather than generalizability. The results show that slow travel is closely linked to a broader shift towards a sustainable way of life. In tourism, this means experiences that help to slow down, calm down and immerse oneself in the moment. The spiritual need to slow down underlying the phenomenon is intertwined with the societal structure, to which the quests for change enabling slowing down are indicated. This is visible in tourism mobility, as the preference and demand for ecological means of transport, as well as a critical perspective on busy air traffic and fast tourism culture. The interviewees consider a broader cultural change to be necessary for the infrastructure of tourism mobility to develop sustainably.

Keywords: slow travel, mobility, experience

Johdanto

Maata pitkin matkailu ja sen kehittäminen ovat nousseet keskustelun-aiheeksi etenkin vilkkaan lentomatkailun sekä globaalin matkailun kasvun myötä. Aihe on näkynyt mediassa matkailun päästöihin liittyvissä keskusteluissa ja esimerkiksi maata pitkin Suomesta ulkomaille matkanneiden reportaaseina (esim. Juntti 2024). Merireitit, pitkät välimatkat ja matkustamisen hitaus nousevat esiin, kun puhutaan lentoliikenteen vaihtoehtoista Suomeen matkustamisesta. Liikkuvuus (*mobility*) viittaa kykyyn, haluun ja mahdollisuuksiin liikkua paikasta toiseen (Urry 2007). Sillä tarkoitetaan itse liikettä, sitä kuinka nopeasti, kauas tai usein ihmiset voivat matkustaa; liikkuvuus liittyy liikennejärjestelmiin, infrastruktuuriin, matkustuskäyttäytymiseen ja niihin liittyvään päätöksentekoon (Cresswell 2006). Liikkuvuus mahdollistaa liikkumisen, kun taas saavutettavuus määrittää, johtaako liike pääsyyn paikkoihin ja mielekkäisiin mahdollisuuksiin. Matkailutoimialalla liikkuvuutta tarkastellaan usein liikujan näkökulmasta, liikkeen kehittämiseksi ja tehostamiseksi. (Bifulco & Leone 2014; Hakkarainen & Laamanen ei vl.) Yhteiskuntatieteellisessä matkailututkimuksessa liikkuvuuden kysymykset käsittelevät liikkumista ja ei-liikkumista (Hannam ym. 2016). Viime vuosina kokemuksiaan jakavat matkailijat, toimittajat ja tutkijat ovat lähestyneet matkailuliikkuvuutta myös hitaan matkailun viitekehityksessä, pohtien vaihtoehtoisia näkymiä kehitykselle (esim. Pokki 2022).

Hitaasta matkailusta puhutaan mediassa ja tutkimuskirjallisuudessa viitaten maata pitkin matkustamiseen sekä

matkailutottumusten ja laajemmin matkailukulttuurin hidastamisen käytäntöihin (Fullagar ym. 2012; Klarin ym. 2023). Kertomuksia myönteisistä hidastamisen kokemuksista jaetaan ennistä enemmän. Tutkijoita kiinnostaa ilmiöön liittyvän potentiaalinen laajempi tarkastelu osana nopeasti liikkuvia yhteiskuntia sekä matkailun kohtaamia ja aiheuttamia globaaleja kestävyys-haasteita (Sales Oliveira 2019; Klarin 2024). Hidasta matkailua teoretisoivassa tutkimuskirjallisuudessa korostetaan hitaan matkailun hyötyjä matkakoh-teessa ja globaalia kestävyyttä, kun taas erilaisilla matkailijoille suunnatuilla sivustoilla kerrotaan henkilökohtaisista eduista ja tavoista matkailla hitaasti (Guiver & McGrath 2016). Kohteiden näkökulmasta hidas matkailu viittaa pidempään viipymään, ja matkailun kehittämisen näkökulmasta huomio kohdistuu matkailun paikallisiin sosiaalisiin ja kulttuurisiin vaikutuksiin (Conway & Timms 2010; Haapakoski ym. 2024). Ekologiset näkökulmat painottuvat voimakkaasti, kun puhutaan lentämiselle vaihtoehtoisista tavoista matkustaa ulkomaille sekä kotimaan matkailun kehittämisestä (Dickinson & Lumsdon 2010).

Hidas matkailu ja maata pitkin matkailu liitetään usein yhteen ekologisista syistä, mutta hidas matkailu on maata pitkin matkailua laajempi diskurssi (Guiver & McGrath 2016). Hitaan matkailun käsitteellinen tarkastelu kiinnittää maata pitkin matkailun yhteiskunnallisiin sekä kokemuksellisiin kysymyksiin liikkuvuudesta. Eettiset kysymykset maailman hyvävaraisen väestönosan matkustustottumuksista ottavat kantaa länsimaiseen normiimme liikkua nopeasti ja usein paikasta

toiseen (ks. Germann Molz 2009). Tehokkaaseen liikkuvuuteen nojaavan kehityksen sijaan hidastamisen viitekehys tarjoaa toisenlaisen näkemyksen tavoittelun arvoisesta matkailusta (Ser-dane 2020; Haapakoski ym. 2024). Yhteiskunnallisten näkökulmien lisäksi hidas matkailu on johdatellut matkailua ja liikkuvuutta koskevaa reflektointia kääntymään sisäänpäin, matkailijoiden omiin kokemuksiin. Miten hitaasti matkaava kokee maailmaa? Millä tavoin hitaus muuttaa kokemuksiamme matkailusta?

Pyrimme tutkimuksessamme avaamaan aineistolähtöisesti niitä ajankoh- taisia näkökulmia, joita hidas matkailu ilmiönä tuo liikkuvuuden keskuste- luun. Kysymme, mitä hidas matkailu diskurssina ja kokemuksellisenä ku- vauksena ehdottaa nykymatkailun tarkasteluun ja millä tavoin matkai- lun toimintaympäristö mahdollistaa ja ei mahdollista hidasta matkailua Suomessa. Kuvaamme aluksi hitaan matkailun syntyä, käsitteellistymistä ja teoreettisen tarkastelun kehittymis- tä. Hidas matkailu on sekä ilmiönä että käsitteenä monimerkityksinen. Selkiyttääkseen käsitteen käyttöä Les Lumsdon ja Peter McGrath (2011) haastattelivat aiheen asiantuntijoita. Useiden muiden tutkijoiden tavoin he tunnistivat hitaan matkailun sosio- kulttuuriseksi ilmiöksi ja sen sisäisten suhteiden tarkastelun olennaiseksi, etenkin siksi, että siinä yhdistyvät mat- kailun kokemuksellisuus ja ympäristö- tietoisuus (myös esim. Dickinson & Lumsdon 2010; Guiver & McGrath 2016). Lumsdon ja McGrath (2011) esittävät, että hidas matkailu on lisä- tutkimuksen arvoinen etenkin silloin, kun pohditaan, missä määrin matkai-

lua voidaan muuttaa mahdollistamaan parempia kokemuksia ja vähentämään matkailusta aiheutuvia ympäristövai- kutuksia. Oman aineistomme olemme keränneet vastaavalla tavalla Suomessa kokoamalla haastateltavaksi joukon henkilöitä, jotka ovat osallistuneet jul- kiseen keskusteluun aiheesta tai ovat muuten asiantuntijoina liitettävissä il- miön tarkasteluun. Aineistolähtöinen analyysimme jäsenyi hitaan matkailun kokemuksellisiin näkökulmiin sekä rakenteellisiin mahdollistajiin, joiden rooli on keskeinen käsiteltäessä hidasta matkailua ajankohtaisena liikkuvuu- den kysymyksenä.

Hidas matkailu käsitteenä

Siinä missä vielä viime vuosisadalla matkailu oli pääasiassa hidasta, ny- kyään se on kehittyneiden kulku- neuvojen ja infrastruktuurin ansiosta helppoa ja nopeaa (Dickinson & Lum- sdon 2010; Guiver & McGrath 2016). Mahdollisuutta siirtyä nopeasti kau- pungista ja maasta toiseen odotetaan ja pidetään jopa länsimaisen ihmisen pe- rusoikeutena (esim. Doughty & Mur- ray 2016; Gössling ym. 2019). Mutta mitä liikkuvuuden tehostaminen on tehnyt matkailulle käytäntönä? Miten matkailuliikkumisen kehitys on muut- tanut meitä matkan kokijoina? Näitä kysymyksiä pysähdymme vain har- voin pohtimaan. Ehkä meidän on aika ”löytää aasimme uudelleen, tai ainakin punnita hitaan matkailun etuja”, kuten eräs hitaan matkailun näkyvimmis- tä puolestapuhujista, Nicky Gardner (2009) ehdottaa. Gardnerin toteamus viittaa siihen, että kenties jotain tärkeää jää kokematta, jos menemme eteenpäin liian nopeasti ja rinnastamme vauhdin

yksioikoisesti kehitykseen; mutta se viittaa myös siihen, että hidastamalla voimme huomata uudelleen meitä ympäröivät paikat, asukkaat ja elämän sekä arvostaa niitä uudella tavalla (ks. Grimwood & Höckert 2023). Nämä ajatukset yhdistävät hidasta matkailua diskurssina, vaikka käsitettä käytetään erilaisissa yhteyksissä (Guiver & McGrath 2016; Sales Oliveira 2019).

Hitaan matkailun käsitteen katsotaan juontavan juurensa matkailijoiden online-yhteisöön, jonka keskustelualustaa slowtrav.com (nyk. sloweurope.com) kanadalainen Pauline Kenny ylläpiti 2000-luvun alussa. Sivustolla Kenny kertoo, että perusti sivuston luodakseen matkailijoiden yhteisön, jonka jäsenille on keskeistä aiempien hitausliikkeiden ja niiden synnyttämän *slow life* -elämäntyylin tavoin pysähtyä arvostamaan sitä, mitä ollaan juuri sillä hetkellä tekemässä (Honoré 2007). Olennaista oli rohkaista matkustamisesta nauttivaa ihmisiä viettämään enemmän aikaa yhdessä paikassa sen sijaan, että he viettäisivät lyhyitä aikoja useammassa paikassa (Germann Molz 2009). Ajatukset levisivät sosiaalisen liikkeen tavoin pääasiassa matkailijoiden jakamien kokemusten myötä, erilaisten medioiden välityksellä sekä aihetta tarkastelleiden kirjoittajien koostamana vähitellen (Fullagar ym. 2012; Guiver & McGrath 2016). Vuonna 2009 *Hidden Europe* -lehti julkaisi *Slow travel* -manifestin, jonka keskeinen sanoma kuului: valitsemalla hitaasti matkustamisen muotoilimme uudelleen suhteemme paikkoihin ja yhteisöihin, joiden kautta kuljemme (Gardner 2009). Manifestissa lehden päätoimittaja Nicky Gardner summaa syyn liikkeen synnylle: matkanteon

nautinnon on pilannut malttamaton odotus päästä perille. Tämä ajatus on yhä keskeinen hidasta matkailua käsittelevissä tutkimuksissa ja kirjoituksissa.

Hidas matkailu on käsitteenä saavuttanut tutkijoiden huomion, ja ilmiötä on tarkasteltu viime vuosikymmeneltä lähtien enenevässä määrin (Dickinson & Lumsdon 2010; Guiver & McGrath 2016; Klarin ym. 2024). Tutkimuksissa ei määritellä ilmiön synnylle selvää alkuaikaa vaan tunnistetaan, että erottuva, tarkoituksellinen siirtymä kohti tietoisempia, ympäristöystävällisempiä, vähemmän moderneja liikkumisen tapoja on syntynyt luontaisesti ajan myötä. Hiljalleen eri tahojen jakamat ajatukset matkailun hidastamisesta ovat liittyneet toisiinsa muodostaen jossain määrin jaetun puhutavan ja käsityksen hitaasta matkailusta, ja joidenkin kirjoittajien mukaan hahmotettavissa on eräänlainen matkailukulttuurinen suuntaus (Sales Oliveira 2019; Klarin ym. 2023). Hitauden etsinnästä matkailun saralla kertoo myös lisääntynyt matkailijoille suunnattu hitaan matkailun tarjonta 2020-luvulle tultaessa (Zielińska-Szczepkowska 2020). Yhteiskunnallisesti hidas matkailu näyttäytyy vastaliikkeenä nopealle matkailulle mutta myös laajemmin nopealle aikakaudelle, jonka arkirytmii noudattaa tehokasta tahtia ja sen teollista tuotantoa (Fullagar ym. 2012; Sales Oliveira 2019).

Slow Food eli 'hidas ruoka' oli aktivistien ensimmäinen ilmaus teollistumisen myötä kiihtyvää elämänrytmiä kohtaan. Hidastamisen vaatimus tuli ajankohtaiseksi, kun puolustettavina olivat perinteinen ruoanvalmistus ja ruokailukulttuuri 1980-luvun Italiassa.

”Emme halua pikaruokaa, haluamme hidasta ruokaa” kuului Carlo Petrinin perustaman *Slow Food* -liikkeen sanoma vuonna 1986, kun McDonald’s-ravintolan avaamista suunniteltiin Rooman Piazza di Spagnan aukiolle (van Bommel & Spicer 2011; Slow Food 2025). Sittenmin eri yhteiskunnan toimintoihin kohdistuvat liikkeet hidastamisen puolesta ovat lähteneet pääosin ruohonjuuritasolta, kansalaisten aloitteista (Honoré 2007; Pookulangara & Shephard 2013). ’Hitaiden kaupunkien’ (*Cittáslow*) tärkeimpiä alullepanijoita olivat poikkeuksellisesti pienten kaupunkien pormestarit, jotka halusivat vaalia hitaan elämäntavan ylläpitämää rauhaa ja aistiympäristöä (Pink & Lewis 2014; Slow Food 2025). Sarah Pink on tarkastellut hitaita kaupunkeja epäsuoran aktivismin paikkoina, joissa hitaus näyttäytyy paikallisille asukkaille mahdollisuutena vaatia kaupunkitilaa ja etenkin omistajuuden kokemusta kaupunkitilasta (Pink 2009; Pink & Lewis 2014). Italiasta vuonna 1999 lähteneeseen *Cittáslow*-verkoostoon kuuluu nykyään maailmanlaajuisesti 306 kaupunkia, jotka noudattavat hitaan kaupunkisuunnittelun periaatteita (Cittáslow 2025).

Vaikka hidas matkailu on käsitteenä verraten uusi, sen kuvaamat käytännöt kietoutuvat vahvasti nimenomaan menneeseen (Guiver & McGrath 2016). *Condé Nast Traveler* -lehden toimittaja Sebastian Modak on tehnyt kokoelman hidasta matkailua käsittelevistä tarinoista. Hän on haastatellut maailman ympäri kävelevää toimittaja Paul Salopekia (Out of Eden Walk... 2025). Kysyttäessä, mitä on hidas matkailu, Salopek toteaa: ”Ei ole ollut muuta tapaa kuin hidas matkustami-

nen 99 prosenttia historiastamme – kun nykymaailmassa perustaa jotain hitaudelle, se on vallankumouksellista.” (Modak 2023.) Hidas matkailu liittyy ”vallankumouksellisiin ajatuksiin” myös tutkijoiden havainnoissa, etenkin niiltä osin kuin sekä matkailijan kokemusmaailman että yhteiskunnallisen liikkuvuuden suositellaan hidastuvan (Howard 2012; Klarin ym. 2023). Hidas matkailu ei toistaiseksi muodosta selkeää järjestäytymistä minkään yksittäisen tahon toimesta kuten useissa muissa hitausliikkeissä. Käsitteen käyttöyhteydestä riippuen painottuvat erilaiset näkökulmat, mutta pohjimmiltaan hidas matkailu liittyy jatkoksi matkailua laajempaan yhteiskunnalliseen hidastamisen aatteeseen, vastaliikkeenä liikkuvuuden jatkuvalla tehostamiselle (Fullagar ym. 2012; Haapakoski ym. 2024; Klarin ym. 2024).

Lumsdon ja McGrath (2011) ovat käsitteellistäneet hidasta matkailua sosiokulttuurisena ilmiönä, jossa hitaus yhdistää erityisellä tavalla matkailun kokemuksellisuutta ja ympäristötietoisuutta. He esittävät, että hidas matkailu on viitekehys, jonka kautta nykymatkailua voi, ja on syytä, tarkastella (myös Guiver & McGrath 2016). Tärkein yhdistävä elementti tässä viitekehyksessä on *hitaus*. Liikkuvuuden näkökulmasta hidas matkailu merkitsee tilaa ja aikaa tutustua harvempiin paikkoihin mutta syvemmin – sen sijaan, että kiirehditään monien kohteiden läpi. Toimintana tämä merkitsee syvempien suhteiden rakentamista paikallisiin ihmisiin, ympäristöihin, elämään ja perinteisiin sen sijaan, että kierretään katsomassa tietyt matkailunähtävyydet. *Matkakokemuksella*

Lumsdon ja McGrath viittaavat henkilökohtaiseen valintaan kokea matka kokonaisuudessaan hitaammin, alkaen kotoa, käsittäen kokonaisuuden kuluneuvon valinnasta, matkanteosta, kohteesta ja kotiinpaluusta. Yleensä näitä vaiheita ei erotella toisistaan hitaan matkailun viitekehyksessä, vaan pikemminkin pyritään näkemään ne yhtenäisempänä kokonaisuutena. Viimeiseksi *ympäristötietoisuus* liittää matkailijoiden toiminnan liikkuvuuden ja liikenteen määrälliseen vähentämiseen sekä matkailun ympäristövaikutusten huomioimiseen. Lentoliikenne on hitaan matkailun näkökulmasta soveltumaton matkustusmuoto, etenkin kahdesta syystä: sillä on suuri vaikutus ympäristöön, ja se tarjoaa hyvin rajoituneen matkakokemuksen (Lumsdon & McGrath 2011, 274–275).

Matkailututkijan näkökulmasta hitaan matkailun käsitteellinen keskustelu kietoo yhteen liikkuvuuden ekologisen ja kulttuurisen ulottuvuuden koskien matkailun määrän kohtuullistamista, lyhyempien etäisyyksien suostamista, maata pitkin liikkumista ja yksilöllisellä tasolla etenkin kokemuksia hidastamisesta (Haapakoski & Hakkarainen 2023; Haapakoski ym. 2024). Kestävä matkailu on tavoite, jota aikamme voidaan sanoa edellyttävän. Hidas matkailu on tähän aikaan syntynyt ja sitoutunut ilmiö, jonka tutkijatkin yhdistävät yhteiskunnalliseen muutostarpeeseen, kestävämmästä kulutuskulttuurista irtaantumiseen (Serdane ym. 2020; Klarin ym. 2023). Se, mitä tarkoittaisi matkailun hidastaminen, näyttää erilaiselta riippuen siitä, missä suhteessa matkailua tarkastellaan. Ei ole yhtä oikeaa vauhtia, jota toteuttaa tai esitetä mitä seurata. Samalla kun

hidastaminen on henkilökohtaista, se on myös kulttuurista. Matkailun uudelleenajatteluun kuuluvat ainakin nykymatkailun mittasuhteiden reflektointi ja uudenlaiset lähemmäksi kotia sijoittuvat matkailuliikkumisen muodot (Edelheim ym. 2020). Tavanomaista hitaampi liikkuminen maantieteellisesti läheisissäkin ympäristöissä mahdollistaa hidastamisen myötä niiden huolellisemman havainnoinnin. Vastavuoroisuuden näkökulma korostuu ja laajenee, kun huomataan, että vieraillut paikat ovat myös muiden kuin ihmisten koteja (Grimwood & Höckert 2023).

Hitausliikettä institutionalisoitumisen näkökulmasta tutkineet van Bommel ja Spicer (2012) näkevät ilmiön diskursiivisesti merkittävänä. He havaitsivat, kuinka hitaan ruoan diskurssi kykeni luomaan hegemonisia yhteyksiä mobilisoimalla eri toimijoita ja ruoan tuotannon sekä kulutuksen osatekijöitä synnyttäen laajaa kollektiivista identiteettiä aiemmin suhteellisen erillisten ryhmien välille. Nämä yhteydet laajenisivat hitaan ruoan gourmet-ruokaan erikoistuneiden ihmisten niche-markkinasta huomattavasti laajemmalle, hitautta kaipaavalle yleisölle. Näin aktivistien joukkona aloittanut pieni sosiaalinen liike onnistui luomaan dynaamisen kentän, johon kuuluu nykyisin suuri kansainvälinen joukko organisaatioita mukaan lukien maitiloja, tutkimuslaitoksia, ravintoloita, ruoantuottajia ja päätöksentekijöitä. Hitaan matkailun puolestapuhujat ovat alkaneet tietoisesti edistää kulutustottumusten muutoksiin tähtäävää lähestymistapaa. Keskustelu normaalina pidetyn nopeatempoisen elämän ja matkustamisen vaihtoehtoista on

tullut yhä ajankohtaisemmaksi muun muassa liikamatkailun, massaturismin ja covid-19-pandemian vuoksi. (Klarin ym. 2023.)

Cittáslow ja *Slow Food* ovat nykyisin kansainvälisiä verkostotoimijoita mutta tahoillaan tiiviisti niihin paikkoihin sitoutuneita, joihin ne ovat syntyneet. Asetelma on hieman erilainen matkailussa, joka perustuu siihen, että ihmiset poistuvat tavanomaisten elinpiiriensä ulkopuolelle. Paikkasidonaisuus ja eri toimijoiden välisen vuorovaikutuksen harkittu hitaus on kuitenkin matkailussakin keskeistä. (Haapakoski ym. 2024.) Siinä missä ruoan tekeminen hitaasti tai hidas elämä kaupungeissa kehottavat varjelemaan harkittua paikallista tekemistä, hidas matkailu ehdottaa samaa liikkuvalla ihmiselle. Voivatko matkailijat sitoutua paikkoihin hitaan matkailun avulla? Paikallisissa elinkeinoissa ja kulttuurissa harjoitetut suhteet eri toimijoiden välillä ja suhteessa maahan ovat olleet hitausliikkeen ytimessä sen alkuaajoista saakka (Slow Food 2025; Pink & Lewis 2014). Hitaan matkailun viitekehyksessä on hedelmällisempää tutkia, miten ja millaisia matkailukäytänteitä puolustetaan, kuin yrittää määrittää, mitä on hidas matkailu tai mikä kaikki on hidasta matkailua. Se, millaisia käytänteitä sen nimissä vaalitaan, osoittaa, mikä on ilmiön kannalta olennaista.

Empiirinen aineisto ja analyysimenetelmät

Tutkimuksemme empiirinen aineisto koostuu asiantuntijoiden teemahaastatteluista, jotka keräsimme osana

Kohti kestävä matkailua -hanketta¹. Hankkeessa toteutetun aineistonkeruun tavoite oli tuoda yhteen olemassa olevaa mutta hajanaista ymmärrystä hitaan matkailun ilmiöstä Suomessa sekä kuvata maata pitkin matkailun toimintaympäristöä sen olennaisena osana (Haapakoski & Hakkarainen 2023). Tavoitteena oli kartoittaa kestävä saavutettavuuden malleja Kittilän matkailuun. Tapauksessamme keskityimme siihen, kuinka nykyistä suurempi osa kohdemarkkinoilta Keski-Euroopasta saapuvista matkailijoista voisi matkustaa tulevaisuudessa sujuvammin maata pitkin. Lapin matkailun saavutettavuus perustuu nykyään pitkälti talvisesongin lentoyhteyksiin, joista toimiala on riippuvainen (Kohti kestävä...ei vl.). Lapin kestävä saavutettavuuden edistämiseksi maata pitkin matkustamisen mahdollisuuksien kehittäminen tunnistetaan tärkeäksi. Osana hanketta toteutimme myös verkkoselvityksen Suomeen suuntautuvasta maata pitkin matkailusta. Selvitys keskittyi toimintamallien ja palveluiden kartoittamiseen hitaan matkailun ja maata pitkin matkailun näkökulmasta. (Haapakoski & Hakkarainen 2023.)

Kartoitimme haastateltavia aiheen asiantuntijoita hyödyntäen useita erilaisia lähteitä, kuten nettisivuja, sanomalehtiä ja kirjallisuutta. Keskeinen kriteeri oli, että haastateltavat kykenivät esittämään näkemyksen hitaan matkailun ilmiöstä Suomessa. Käytännössä edellytimme heidän kirjoittaneen tai puhuneen hitaasta matkailusta

¹ Kohti kestävä saavutettavuutta -hanke (EAKR), päätoteuttaja Kittilän kunta/Kideve Elinkeinopalvelut. Hankkeessa kartoitettiin erilaisia malleja Tunturi-Lapin alueen kestävään ympärivuotisen saavutettavuuden kehittämiseen.

lehtiartikkelissa, tutkimusjulkaisussa, raportissa, kirjassa, radiossa tai tapah-
tumassa tai työskentelevän tavalla tai
toisella aiheen parissa. Jatkoimme ai-
neistonkeruuta lumipallo-otannalla
haastattelujen edetessä. Haastateltavat
olivat pääosin suomalaisia, vaikka osa
heistä asuikin haastatteluhetkellä ulko-
mailla. Lopullinen vastaajaryhmä (13)
koostui joukkoliikenteen ja matkailu-
toimialan edustajista, valtion toimijois-
ta, tutkijoista, kirjailijoista ja yrittäjis-
tä. Osa haastatelluista nimittää itseään
hitaan matkailun puolestapuhujiksi tai
aktivisteiksi. Anonymiteetin turvaa-
miseksi emme mainitse haastateltavien
sidonnaisuuksia. Kaikki haastattelut
toteutettiin vuonna 2023.

Hankkeen aikaisesta aineistonke-
ruusta tämän artikkelin kirjoittami-
seen saakka on metodologisia valin-
tojamme ohjannut intressi ollut lisätä
ilmiötä kuvaavaa, ilmiölähtöistä ja sen
myötä teoreettista ymmärrystä hitaasta
matkailusta aiemmissa tutkimuksissa-
kin tunnistetuista näkökulmista (Van
Manen 2023). Empiirisenä tutkimus-
tavoitteenamme tässä artikkelissa oli
jatkaa analyysiä keskittyen hitaaseen
matkailuun erityisesti Suomessa. So-
velsimme lähestymistapaa, jota Lum-
sdon ja McGrath (2011) käyttivät
käsitteellistäessään hidasta matkailua
erilaisten aiheen asiantuntijoiden, ku-
ten tutkijoiden, kirjailijoiden ja mat-
kailukonsulttien, näkemysten pohjalta.
Pidimme induktiivista tiedontuotta-
misprosessia sopivana: hitaaseen mat-
kailuun eri tavoin sitoutuneet henkilöt
voisivat ilmaista oman ymmärryksensä
aiheesta, ja me tutkijoina voisimme tä-
män pohjalta muodostaa selvemmän
kokonaiskuvan ilmiöstä sen ajankoh-
taisine piirteineen ja kysymyksineen

Suomessa (Strauss & Corbin 1990).
Näin tavoitteenamme on ollut Lums-
donin ja McGrathin tavoin edistää
hitaan matkailun hyödynnettävyyttä
matkailun tarkastelun teoreettisena vii-
tekehyksenä.

Teemahaastattelujen analysointiin
sovelsimme laadullista sisällönanalyysia
(Tuomi & Sarajärvi 2024). Tarkoituk-
senamme oli tarkastella, miten toimi-
joiden näkemykset edustavat aiemman
julkisen keskustelun ja tutkimuskir-
jallisuuden tunnistamia näkökulmia
hitaasta matkailusta, sekä nostaa esiin
ja tuoda yhteen ilmiöpohjaista tietoa
hitaasta matkailusta Suomessa. Haas-
tatteluteemat käsittelivät ilmiön tausta-
vaikuttajia, haastateltavien tunnistamia
motivaatiotekijöitä sekä nykyhetken ja
tulevaisuuden mahdollisuuksia. Koska
haastattelut toteutettiin osana Kohti
kestävää saavutettavuutta -hanketta,
niiden alkuperäisenä tavoitteena oli sel-
vittää Suomen maata pitkin matkailun
rakenteellista nykytilaa ja avata tilaa
luoville tulevaisuuden matkailuliikku-
misen kehitysnäkymille etenkin Lapin
matkailussa. Alkuperäiset haastatte-
luteemat (hidas matkailu ilmiönä, ra-
kenteelliset mahdollistajat, kulttuuriset
vaikuttimet) sopivat hyvin hitaan mat-
kailun syvempään analyysiin liikku-
vuuden näkökulmasta. Sisällönanalyy-
sissä jäsensimme tarkastelua hitaaseen
matkailuun liittyviin kokemuksellisiin
tekijöihin ja rakenteellisiin mahdolis-
tajiin.

Miksi hidastaa matkailua?

Hidas matkailu artikkelin empiirisenä
sekä teoreettisena lähtökohtana ohja-
si aineiston analyttisen tarkastelun
suhteisiin, joihin liittyvät olennaisesti

hitaan matkustamisen rakenteelliset mahdollistajat sekä henkilökohtaisempi, matkailijan kokemusmaailma (Lumsdon & McGrath 2011). Tässä ensiksi käsitelty teema liittyy hidastamisen kokemukselliseen puoleen: haastatteluissa korostuneeseen matkailun uudelleen ajatteluun ja matkailijan omaan henkiseen hidastamiseen, jotka toimivat kantavina teemoina hitaan matkailun diskurssissa olematta irrallisia liikkumisen konkreettisesta nopeudesta ja rakenteellisista mahdollistajista (myös Guiver & McGrath 2016). Toinen teema käsittelee maata pitkin matkailun nykyhetken toimintaympäristöä, toimijoita ja niitä erityiskysymyksiä, jotka määrittävät keskustelua matkailuliikkumisen kehittämisestä. Miksi hidastaa matkailua? Tämä näyttäisi olevan kysymys, jolle ilmiö ja siihen liittyvä keskustelu pohjautuvat. Kuten Lumsdon ja McGrath (2011) esittävät, hidas matkailu on osa meneillään olevaa muutosdiskurssia suhteessa moderniin aikakäsitykseen ja ekologiseen kriisiin (myös Adams 2004). Matkailijat ovat yhä tietoisempia siitä, että henkilökohtaisella tasolla mitattuna matkailu on yksi suurimmista kasvihuonekaasujen päästölähteistämme. Hiilijalanjälkeä ei tarvinnut ajatella menneinä vuosikymmeninä, kun matkailu kasvatti suosiotaan tasaisen vauhdikkaasti etenkin kaukomatkailuun erikoistuneiden liikennevälineiden kehittyessä. Vielä 2010-luvun alkupuolella matkailija, joka oli käynyt mahdollisimman monessa maassa, herätti lähes poikkeuksetta ihailua sosiaalisen median alustoilla, kuten matkablogien kommentteissa. Vuonna 2025 vastaavanlainen toiminta herättää enenevässä määrin myös moraalista keskustelua.

lua. Ajat ovat muuttuneet, ja nopeaan matkailuun tottuneilla kansalaisilla on muutospaineita.

Erityisesti lentämiselle etsitään ja toivotaan vaihtoehtoja, jolloin olennainen kysymys on maata pitkin matkan verraten suuret suunnittelun haasteet. Mitä pidemmälle matkataan, sitä todennäköisempää on, että maata pitkin matkaavan on käytettävä useampia kuluneuvoja kohteeseen päästäkseen. Hitaan matkailun harrastajat sekä ilmiön tuntevat tunnistavat, että matkailuliikenteen, matkustusvälineiden ja reititiliikenteen kysyntä ja tarjonta liittyvät kiinteästi yhteen. Heidän mielestään etenkin erilaisten reittivaihtoehtojen saatavuuden edistämiseksi on tärkeää puhua laajemmin maata pitkin matkustamisen puolesta, sillä yhä useampi matkailija pitäisi saada hyödyntämään palveluita, jotta niitä saataisiin tarjolle. Hitaamman matkailukulttuurin edistäminen koetaan yhteiseksi asiaksi, jota ekologisesti kestävä matkailu edellyttäisi. Mahdollisuus säilyttää ja paikoin myös palauttaa matkanteon nautinto kietoutuu yhteen ympäristötietoisuuden kanssa. Etenkin junamatkan pidetään nostalgisena ja kestäväenä hitaan matkailun ilmentymänä.

Jos halutaan että suurempi osa matkailusta siirtyy raiteille, niin kyllä se edellyttää myös kulttuurista muutosta. Että ihmiset oppii nauttimaan siitä matkasta jo heti alusta saakka eivätkä vain odota kärsimättömästi, että pääsevät kohteeseen. (H11)

Kylhän siis ilmastonmuutos ja monimuutosuuskriisi, lajikato, niin on nyt yhä enemmän ja enemmän ihmisten tietoisuudessa, ja se on sellanen tavallaan negatiivinen vaikutus – – siis no mulla se nyt oli ehkä alkujaan se, minkä takia sitten halusin lopettaa

lentämisen ja sit ehkä vasta sen jälkeen, no mul on siis ollu kyllä kivoja kokemuksia kotimaan junamatkailusta ihan lapsuudesta asti. (H9)

Hidas matkailu yhdistyy monen ajatuksissa kestävyysmurrokseen. Tämä diskurssi argumentoi sosiaalisen muutoksen suuntaisesti, mitä ajassamme vaihtoehtoisten matkailuvalintojen toteutuminen laajemmin kulttuurisena toimintana edellyttäisi (Higgins-Desbiolles 2018; Gössling 2019). Hidas matkailu on ristiriidassa nykyaikaisen matkailukäsityksen kanssa, jonka mukaan lentäminen on sosiaalinen normi ja se valitaan kevyesti kielteisistä ilmastovaikutuksista huolimatta (Gössling ym. 2019). Matkailututkimuksessa on jo pitkään havaittu matkailun, vastoin sen alkuperäisiä intressejä tutustua maailmaan, urautuneen helpoudessaan hieman pinnallisemmaksi sosiokulttuuriseksi suoritukseksi (Urry 2002, 2007) – mitä ei ehkä pidettäisi ongelmana, ellei nykyisenkaltainen matkailu kansainvälisen liikkuvuuden mittakaavassaan tuottaisi niin merkittäviä ekologisia haasteita. Etenkin tällaista näkökulmasta nykyisten matkailun normien purkaminen nähdään tärkeäksi.

Se ei ehkä vielä ihan niin massamatkustamisessa näy, mutta toivoisin, että sillä ois ainakin sellanen vaikutus, et ennen kun, et se ensimmäinen ajatus, kun halua lähtee matkalle, ei olis se, että lennetään jonnekin lämpimään. (H3)

Liikkuvaan, monipaikkaiseen elämään ja kiihtyneeseen matkailukulttuuriin on kannustanut matkakertomusten, median ja viihdeteollisuuden tuottama kokemuksellinen jako tylsään arkiympäristöön ja kiinnostavaan,

eksoottiseen lomapaikkaan toisella puolella maailmaa (Germann Molz 2009). Arjen kuormittavan tuntuista kokemusympäristöä tuottavat myös yhteiskunnalliset, intensiiviseen työ- kulttuuriin muovautuneet rakenteet ja rytmit, jotka toisaalta asettavat hitaan matkailun kiinnostavaan asemaan yhteiskunnallisen olemisen uudelleen hahmottamisen mahdollisuutena. Haastatteluissa hidasta matkailua kuvataan tietoisesti vastuuntuntoisemman kuluttamisen lisäksi luontaisena vastareaktiona rakenteellisesta kiireestä kärsivän yhteiskunnan elinpiirissä elävälle ihmiselle.

– kun se on kuitenkin myöskin ihan tiedostettua, et se ois meille kaikille hyväks, et pystyis pikkasen aikaa – kun me ollaan kuitenkin koko aika semmosessa feed-maailmassa, niinku lisää tietoo jokaselle aistille koko aika – et pystyis siitä hyppäämään pois ja pysähtymään vähän oleellisempien asioiden äärelle. (H2)

Yleensä hitaaseen matkailuun siihen liittyy hyvin usein ilmastoasiat, eli just se maatapitkin matkailu on hidas matkailu, harvoin tarkoittaa mun mielestä lentämistä. – aika monella arvopohjasta joo, mut sit myös oman hyvinvoinnin ymmärtämistä ja huomioimista. Hidas matkailu ei tarkoita, et meditoidaan ja roikutaan riippukeinussa, ei se ole sitä pelkästään. – Se on oman tarpeen tunnistamista, et on mahdollisuus hengittää vähän pidempään ja vapaammin. (H13)

Matkailun hidastaminen näyttää siis kulkevan käsi kädessä laajemman kulttuurisen ja toisaalta henkilökohtaisesti koetun tarpeen kanssa. Haastateltavat mainitsevat Lapin luonnon hyvänä hidastamisen paikkana hyvinvoinnin ja luonnon näkökulmasta. Rauhallinen

luonnonympäristö ja paikallisyhteisö tarjoavat matkailijalle tärkeän mahdollisuuden hidastaa syventyen kokemuksensa äärelle. Pysähtymisen tarpeella on kiinnostavia kytköksiä lähimatkailuun, jonka viriämisestä ja kehittämisestä on viime vuosina havaittu merkkejä myös suomalaisessa matkailututkimuksessa (Salmela ym. 2021; Rantala ym. 2024). Lähimatkailukulttuuria luovaa paikallisille ja matkailijoille suunnattua paikkatarinankerrontaa on tarjolla enenevässä määrin eri puolilla Suomea, kuten Puolangan ympärivuotisilla pesimismipäivillä ja Rovaniemen Korkalovaaran lähiömatkoilla (ks. Haanpää ym. 2024). Uudenlaista lähimatkailuliikkuvuuden mallia edustava Retkibussi kuljettaa kaupungeissa asuvia ihmisiä päiväretkille kansallispuistoihin ja muihin syrjäisempiin luontokohteisiin (Holopainen 2023). Elämystarjoajien rooli on tärkeä hitaasti ja lähellä tapahtuvassa matkailussa, mutta ennen kaikkea matkailija tarvitsee aikaa pysähtyäkseen kokemusten äärelle:

– – sitten, kun taas moni matkailuyritys on perehtynyt siihen, et ne haluaa antaa vähän syvällisemmän kohde-elämyksen, et ihan vaan vertailuna vaikka se, että – – ootsä jossain viiden minuutin ponitalutuksessa vai lähetsä neljän päivän erämaavaellukselle hevosten kans. – – kyl moni matkailuyritys pystyis tarjoamaan paljon aidompia elämyksiä, jos asiakkaalla ois aikaa pysähtyy näitten elämysten äärelle, eikä vaan juosta niitä läpi, jollon myöskin rakennettais paremmin sitä suhdetta ja sitä sidettä siihen kohteeseen. (H2)

Vastoin kehittyneissä länsimaaisissa yhteiskunnissa hitauteen usein liitettyjä negatiivisia konnotaatioita hitaus liittyy tässä diskurssissa nimenomaan elä-

myksellisyyteen, joka kehottaa antautumaan matkanteon avoimuudelle ja sitoutuneempien suhteiden luomiselle (Fullagar ym. 2012). Liikkuvuuden näkökulmasta hidas matkailu kutsuu matkustamaan maata pitkin, jotta tutustutaan myös lähtöpaikan ja määränpään väliin jäävään alueeseen, sekä purkamaan vakiintunutta asetelmaa matkailun keskittymisestä matkakohteisiin (myös Germann Molz 2009). Hidastaminen vie kokemuksellisesti ”matkailun juurille”, jolloin matkailuun liitetään muun muassa liikkumisen luonnollinen vauhti, työläys ja ennalta-arvaamattomuus sekä ajan kanssa palautuva uteliaisuus pienempiä maisemavaihteluita ja tarinoita kohtaan. Nykymatkailun reflektointiin houkuttelevat merkittävät ”pienet suuret” kokemukset lähiympäristöissä hetkiin syventyen. Lyhyellä aikavälillä hidas matkailu on kokeileva ehdotus aloittaa seikkailu suoraan kotiovelta. Pidemmällä tähtäimellä se suosittaa valitsemaan matkustusvaihtoehtoista sen, joka on hyvä suhteiden ylläpitämiselle niin ekologisesti kuin kulttuurisestikin ajatellen. Hidastaminen antaa matkan kokijalle luovaa tilaa ja mahdollistaa merkityksellisemmät paikkasuhteet – ja näin myös kestävämmät matkailijoiden ja paikallisten yhteisöt.

Onko mahdollista matkailla maata pitkin Suomeen ja Suomessa?

Kysymykset Suomen saavutettavuudesta maata pitkin ja hitaan matkailun mahdollistavasta toimintaympäristöstä koskettavat yhtäältä matkailuliikkumisen fyysisiä ja digitaalisia ympäristöjä (Hakkarainen & Laamanen ei vl.) ja toisaalta yhteiskunnan ja sosiaalisen

kanssakäymisen normeja sekä matkailun totuttuja toimintamalleja ja -tapoja. Paradoksaalisesti hitaan matkailun laajentaminen edellyttää nykyistä nopeampia ja sujuvampia kulkuyhteyksiä Eurooppaan. Lisäksi on kehitettävä maata pitkin matkailua raiteilla ja maanteilla sekä digitaalisissa ympäristöissä. Hitaan matkailun kehittyminen ei kuitenkaan kiinnity vain matkailuliikkumisen tai matkailun kontekstiin vaan edellyttää muutosta myös yhteiskunnassa yleisemmin.

Hitaaseen ja maata pitkin tapahtuvaan liikkumiseen tarvitaan ensisijaisesti toimivat ja riittävän kattavat fyysiset yhteydet eli infrastruktuuri, liikennöitsijät ja liikkumisen mahdollistavat palvelut. Liikkumisen palveluiden kattavuutta voitaisiin parantaa etenkin harvaan asutuilla alueilla avaamalla erilaisia yhteiskunnan tarjoamia liikkumisen palveluita, kuten koulu- tai palvelukyytejä, paikallisten ja matkailijoiden yhteiskäyttöön. Liikkumisen palveluita pitäisi kehittää myös tiiviimmässä yhteistyössä julkisten liikkumispalveluiden tuottajien ja matkailutoimialan kesken, jolloin liikkumiseen kytkeytyvät matkailupalvelut, kuten Skibussit ja erilaiset siirtymäkuljetukset, voisivat palvella laajemmin julkisen liikkumisen muotoina. (Hakkarainen 2025.)

Toiveikkuutta hitaamman matkailuinfrastruktuurin ja -kulttuurin kehittymisestä herättävät haastateltavissa muun muassa VR:n ja Matkahuollon juna-bussi-yhdistelmäliput Suomessa sekä Ranskan poliittinen päätös kieltää lyhyet lentomatkat. Euroopassa lisääntyvät valtioiden väliset yöjunayhteydet ovat innostavia merkkejä pitkänmatkan matkustusmahdollisuuksien lisäänty-

misestä. Media nähdään keskeisenä toimijana tietoisuuden lisäämisessä.

No nythän on tosi kiinnostavaa, kun Eurooppaan aukee koko ajan enemmän niitä yöjunareittejä, niin kyllähän ne tekee siitä matkustamisesta sujuvampaa ja ehkä myös viestii sellasta, että se junamatkustaminen on ihan varteenotettava, relevantti matkustusmuoto eikä historian havinaa tai Interrail-retroilua. (H8)

Uutisia maata pitkin matkailun kehittämistoimenpiteistä pidetään tärkeinä, sillä ne osoittavat kulutuskulttuurin kulkusuuntaa; jotta kysyntäpotentiaali voisi liikkumisessa toteutua, tarvitaan ensiksi kulkumahdollisuuksia. Valtioiden väliseen liikennöintiin kaivataan yhteistyötä sekä valtion tukea. Etenkin Tornio-Haaparanta-ratayhteyden liikennöinnin osalta tunnelma on odotettava, sillä se yhdistäisi Suomen Euroopan rataliikenteeseen.

Digitaalisuus nousi tutkimuksesamme hidasta matkailua voimakkaasti kehystäväksi kontekstiksi. Matkailuliikkumisen digitaalisia ulottuvuuksia voidaanakin pitää nykyisen muotoisen maata pitkin matkailun ja hitaan matkailun keskeisinä vaikuttimina ja mahdollistajina. Hitaan matkailun käsitteen ja ilmiön muodostuminen kiinnitetään tematiikan ympärille syntyneisiin verkkoyhteisöihin ja niiden kautta jaettuihin matkailijakokemuksiin (Germann Molz 2009; Sales Oliveira 2019). Kuten useat haasteltavat kuvaavat, verkkoyhteisöt ja median kanavat ovat yhä keskeisiä ilmiötä eteenpäin vieviä ja kannattelevia voimia etenkin siksi, että hitaan matkailun koetaan olevan liikkuvuuden marginaalissa. Suomessa tunnetuin yhteisö on Facebookin Maata pitkin matkus-

tavat -ryhmä (Facebook, ei vl.) ja merkittävimpänä tiedonhakukanavana pidetään Maata pitkin -verkkosivustoa (maatapitkin.net).

Digitaalisesti saavutettava tieto on yksi matkan suunnitteluvaiheen tärkeimmistä tekijöistä ja merkittävimmistä tietolähteistä. Saatavilla oleva tieto on kuitenkin sitä pirstaleisempaa ja puutteellisempaa, mitä laajempi ja monivaiheisempi suunniteltava matka on. Mikään yksittäinen taho ei vastaa edes yhden valtion sisällä, esimerkiksi Suomessa, tiedon tuottamisesta, kokoamisesta ja jakamisesta. (Hakkarainen & Lusikka 2025.) Olemassa olevaa tietoa kokoavat rinnan vapaaehtoiset yhteisöt omille sivustoilleen sekä eri matkaketjujen pääliikennevälineisiin eli junatai linja-autoliikenteeseen kiinnittyvät toimijat (Haapakoski & Hakkarainen 2023). Nämä tahot eivät kuitenkaan pysty vastaamaan matkailijan kokonaisvaltaisiin tiedontarpeisiin yhden luukun periaatteella. Kokoavasti tietoa jakavia ja ostamisen mahdollistavia ”paikkoja” kaivataan. Ensisijainen tarve matkan toteutettavuuden näkökulmasta on mahdollisuus eheidän matkaketjujen rakentamiseen.

Tietenkin se, että junat saisi mahdollisimman toimivasti, junayhteydet rakennettua. Ja että ne saa varattua jostain vaikkapa yhdeltä sivustolta, eikä niitä junia tarvii varata joka maan sivustosta erikseen ja sumplia aikataulua ja muuta. Et siitähän se hyvin pitkälti on kiinni. (H12)

Eheidän matka- ja matkailuketjujen eli liikkumisen palveluiden ja muiden matkailijalle tarpeellisten palveluiden tuottamiseksi tarvitaan tietokoneella ja mobiililaitteella luettavaa, hyvälaatuista ja kattavaa tietoa monenlaisista liikku-

misen palveluista ja matkailupalveluista. Tiedon tarjoamiseen, tuottamiseen ja jakamiseen tarvitaan resursseja. (Hakkarainen & Lusikka 2025.) Matkailijoiden ja matkailupalveluiden tarjoajien lisäksi tiedon rooli korostuu myös poliittisen ohjauksen näkökulmasta.

Yritykset tarvii sitä tietoa, ja sit ihan päättäjät tarvii sitä tietoa. Tarvitaan ohjausta siihen rahoitukseen. Meillä nyt on paljon esimerkiksi EU-rahoituksessa vihreään siirtymään tai vihreämpiin, päästöttömmämpiin vaihtoehtoihin suunnattavaa rahoitusta, joka on käytettävissä myös matkailuelinkeinolla, ihan sama siis jossakin kansallisissa rahoituksissa. (H7)

On myös muistettava, että digitaalisen palveluympäristön kehittämisen lisäksi sekä matkan suunnitteluun että matkan toteutuksen eri vaiheisiin kaivataan yhä perinteisiä asiakaspalvelukontakteja. Tätä pidetään tärkeänä sekä matkan konkreettisen suunnittelun sujuvoittamiseksi että matkustajan turvallisuuden lisäämiseksi.

Aivan selvästi tää on asia missä on suuri puute, on että ei ole sellasta yhtä yhtenäistä paikkaa mistä matkoja saisi varata. Ei ole myöskään julkishallinto tehnyt riittävästi työtä sen eteen että matkustajien oikeudet olis turvattu, toisin kun lentoliikenteessä, jossa julkishallinto on pakottanut lentoyhtiöt ottamaan vastuulle ne kustannukset ja järjestelyt mitä matkustajille aiheutuu siitä jos jokin yhteys on myöhässä. – – Kysymys ei ole ainoastaan palvelusta vaan kysymys on ikään kuin poliittisen tahdon puutteesta saada tää asia järjestymään, mutta kyllä se näkyy myös siten että tätä palvelua ei ole. Ei ole paikkaa mistä saisi turvaa ja selkeyttä ja neuvoa ja kaikki yhdeltä luukulta kuten lentomatkustaja voi helposti saada. (H11)

Haastatteluaineistomme osoittaa, että hitaaseen maata pitkin matkailuun on olemassa enemmän potentiaalista halukkuutta kuin mahdollisuuksia. Tämä tulee selkeimmin esille ulkomaille suuntautuvassa matkailussa. Työ- ja sukulaissuhteiden ylläpitäminen edellyttää monilta ihmisiltä ulkomaanmatkoja. Mahdollisuus käyttää näillä matkoilla ekologista kulkuneuvoa sekä joustavuus työajan ja työnteon paikkojen määrittelyssä voisivat lisätä motivaatiota matkustaa hitaasti. Työajan käyttöön sidottu tehokkuuspaineet eivät useinkaan mahdollista ekologisimman kulkuneuvon valintaa ulkomaille matkattaessa. Jos matka-ajan voisi määritellä työajaksi nykyistä joustavammin, hitaaseen matkailuun kuluva matkustusajan voisi hyödyntää työaikana. Matkustustavan valintaan on alettu kiinnittää huomiota myös kestävyuden näkökulmasta. Virkaohjeistuksissa maata pitkin matkailu on jo mahdollistunut ja käytännössä myös painottunut esimerkiksi matkaohjesääntöihin tehtyjen päivitysten ja uudistettujen toimintatapaohjeiden myötä, kun työntekijää ohjataan nopean yhteyden sijaan valitsemaan kestävä ja hiilineutraali matkustustapa. Valinnat nopean ja hitaan matkailun välillä eivät kuitenkaan ole vain työnantajan asettamia ja työkulttuuriin sisällytettyjä, vaan niitä määrittävät vallalla olevat nopeutta vaalivat normit koko yhteiskunnassa, myös matkailussa.

Yhteenveto

Olemme tutkimuksessamme kysyneet, mitä hidas matkailu diskurssina ja kokemuksellisenä kuvauksena merkitsee matkailuliikkuvuudelle. Olennaiseksi seikaksi osoittautui etenkin se, millä

tavoin nykyinen matkailun toimintaympäristö mahdollistaa hidasta matkailua. Matkailu on merkittävä osa yhteiskunnallista liikkuvuutta, ja sen kehittämisessä kysyntä ohjaa tarjontaa. Kansainvälinen liikkuvuus on mahdollista monelle, mutta vaikutukset jakaantuvat epätasaisesti (Higgins-Desbiolles 2018; Klarin ym. 2023). Hidas matkailu on sekä oman aineistomme että aiemman tutkimuksen mukaan yksi vastaus tähän matkailun kehittämisen sosiaaliseen dilemmaan tarjoten samalla keinon matkailun kielteisten ympäristövaikutusten merkittävään vähentämiseen sekä yksilön että toimialan näkökulmasta (Klarin ym. 2022). Matkailun hidastaminen näyttäytyy aineistossa tavoiteltavana suuntana sekä ekologisesti tarkastellen että koetun hyvinvoinnin lisäämiseksi (myös Lumsdon & McGrath 2011). Siinä missä ympäristötietoisuus ja kokemuksellisuus kietoutuvat yhteen sosiokulttuurisen hitaan matkailun ilmiön synnyssä, tulee kokemuksen ja kohtaamisen merkitys esiin myös nykymatkailun haitallisten vaikutusten hyväksymisessä. Kun matkailun vaikutuksia ei *koeta* henkilökohtaisesti tai lähietäisyydeltä, ne jäävät helposti tiedostamatta. Tästä näkökulmasta hitaalla liikkuvuudella voidaan nähdä olevan potentiaalia: ekologiset ongelmat tiedostavat ja niistä informoituneet, sensitiivisemmät ja syvällisemmät kohtaamiset voivat lisätä sitoutumista erilaisiin ympäristöihin ja niiden hyvinvointiin (ks. Höckert ym. 2022; Grimwood & Höckert 2023).

Hidas matkailu tarjoaa matkailijalle mahdollisuuden poistua nopean arjen suorittavista rutiineista, jolloin aikaa on enemmän sekä oman toi-

minnan että ympäröivän maailman huomiointiin. Hyvinvointia hitaalla matkalla tuovat kellonajan unohtaminen, luonnonrauha, hitaat kohtaamiset, paikalliset tarinat sekä itse hitaus olemisen tapana. Aikataulupaineet ja ajanpuute ovat arkipäivää länsimaaisessa yhteiskunnassa, ja siksi hitaus nähdään paradoksaalisesti myös ominaisuutena, joka tekee hitaasta matkailusta paikoin jopa mahdotonta. Tästäkin syystä aihe on nostettu esiin erilaisissa medioissa. Kuten Howard (2012) on tulkinnut, toisaalta hidas matka voi tarkoittaa hyvin henkilökohtaista itsetutkiskelua ja itseensä virittymisen pyrkimystä, kun taas toisaalta se voidaan nähdä nykymatkailun ja yhteiskunnallisen liikkuvuuden metakritiikkinä ja nykyisen yhteiskuntajärjestyksen epäsuorana kumoamispyrkimyksenä. Pohdittavaksi jääkin, millaiseen liikkuvuuteen yhteiskunnalliset rakenteemme ohjaavat. Millaisia kokemusmaailmoja ne mahdollistavat? Kuten Lumsdon ja McGrath (2011) esittävät, hidas matkailu ei ole ainoastaan sosiokulttuurinen ilmiö vaan myös viitekehys, jossa nyky-matkailua on syytä tarkastella.

Hitauteen ja läheisyyteen liittyvien yhteiskunnallisten kysymysten tarkastelu on vasta alkuvaiheessa suomalaisen ja kansainvälisen matkailututkimuksen kentillä (Rantala ym. 2024). Nämä käsitteellistykset ovat kuitenkin keskeisiä matkailun uudelleen ajattelun näkökulmasta, etenkin ympäristökriisin aikakaudella. Siinä missä matkailun kehitystä dominoivat diskurssit liittyvät liikkuvuuden nopeuteen ja tehokkuuden tavoitteluun, hidas matkailu ui periaatteessa vastavirtaan vaatiessaan hidastamaan. Toisaalta myös hitaan matkailun saralla toivotaan

liikkuvuuden kehittämistä esimerkiksi pitkän matkan juna- ja linja-autoliikenteessä sekä sujuvia, samalle lipulle ostettavia matkaketjuja etäisestä Pohjolasta muualle Eurooppaan. Hitaan liikkuvuuden potentiaalin toteutumisen etenkin kansainvälisen matkailuliikkumisen tarjonnassa edellyttää haastateltaviemme mukaan laajempaa kulttuurista muutosta. Haastateltavien kuvaama hitaan matkailun ilmiön taustalla vaikuttava yksilökohtainen henkinen tarve hidastaa kietoutuu laajempaan yhteiskunnalliseen ja rakenteelliseen näkökulmaan, johon muutostarpeet on ensiksi osoitettava.

Kirjoittajat

Anna-Emilia Haapakoski

Lapin yliopisto

anna-emilia.haapakoski@ulapland.fi

Maria Hakkarainen

Lapin yliopisto

maria.hakkarainen@ulapland.fi

Kiitokset

Hankeyhteydet: Kohti kestäväää saavutettavuutta (EAKR), Kestävä liikkumisen palveluiden ekosysteemi (EAKR) ja FIT ME! – Foreign Individual Travelers' Hospitality and Mobility Ecosystem, Business Finland.

Kirjallisuus

Adams, B. 2004. Time. Polity.

Bifulco, G. N. & Leone, S. 2014.

Exploiting the accessibility concept for touristic mobility. *Procedia – Social and Behavioral Sciences* 111, 432–439. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.076>

- Cittaslow 2025. Cittaslow-liikkeen virallinen kotisivu. <https://www.cittaslow.org/citta-slow>
- Conway, D. & Timms, B. F. 2010. Re-branding alternative tourism in the Caribbean: the case for 'slow tourism'. *Tourism and Hospitality Research* 10 (4), 329–344. <https://doi.org/10.1057/thr.2010.12>
- Cresswell, T. 2006. On the move: mobility in the modern Western world. Routledge.
- Dickinson, J. & Lumsdon, L. 2010. Slow travel and tourism. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849776493>
- Doughty, K. & Murray, L. 2016. Discourses of mobility: institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities* 112, 303–322. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.941257>
- Edelheim, J., Germann Molz, J., Jóhannesson, G. T. & Rantala, O. 2020. Slowing down with tourism. *Matkailututkimus*, 16 (2), 4–8. <https://doi.org/10.33351/mt.100493>
- Facebook-ryhmä Maata pitkin matkustavat. ei vl. https://www.facebook.com/groups/maatapitkinmatkustavat/?locale=fi_FI
- Fullagar, S., Wilson, E. & Markwell, K. 2012. Slow tourism: experiences and mobilities. Channel View Publications.
- Gardner, N. 2009. A manifesto for slow travel. *Hidden Europe* (25). <https://www.hiddeneurope.eu/the-magazine/issues/hidden-europe-25/a-manifesto-for-slow-travel/>
- Germann Molz, J. 2009. Representing pace in tourism mobilities: staycations, slow travel and the Amazing Race. *Journal of Tourism and Cultural change* 7 (4), 270–286. <https://doi.org/10.1080/14766820903464242>
- Grimwood, B. S., & Höckert, E. 2023. Cultivating relations with plant stories. *Annals of Tourism Research* 103, e103661. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2023.103661>
- Guiver, J. & McGrath, P. 2016. Slow tourism: exploring the discourses. *Dos Algarves*, 27 (27), 11–34. <https://doi.org/10.18089/DAMej.2016.27.1>
- Gössling, S. 2019. Celebrities, air travel, and social norms. *Annals of Tourism Research* 79, e102775. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.102775>
- Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S. & Hopkins, D. 2019. Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel. *Journal of Air Transport Management* 81, e101722. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>
- Haanpää, M., Hakkarainen, M & Harju-Myllyaho, A. 2024. Suburban heritage as tourist attraction? Teoksessa T. Äikäs & T. Matila (eds.), *Connecting with ambivalent heritage: creative uses of postindustrial spaces*. Bloomsbury Academic, UCL Critical cultural heritage series, 39–60. <https://doi.org/10.5040/9781350426771.ch-002>
- Haapakoski, A.-E. & Hakkarainen, M. 2023. Maata pitkin matkailu: Kohti kestävää saavutettavuutta -hankkeen selvitys. Lapin yliopisto, Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-6620-49-7>
- Haapakoski, A.-E., Tikkanen, J. & Rusko, R. 2024. Co-location and cooptation as the sources of slow (city) tourism: case Rovaniemi. Teoksessa: A. F. Chim-Miki & R. A. da Costa (eds.), *Value proposition to tourism cooptation: cases and tools (Building the future of tourism)*. Emerald Publishing, 85–102. <https://doi.org/10.1108/978-1-83797-827-420241007>
- Hakkarainen, M. 2025. Harvaan asuttujen alueiden erityiskysymykset. Teoksessa: T. Lusikka, M. Hakkarainen & J. Vestinen (toim.), *Matkailuliikkumisen tulevaisuus ja kehittäminen: Tulosraportti: FIT ME! Foreign Individual Travelers' hospitality and Mobility Ecosystem*. VTT Technical Research Centre of Finland, 17–18. <https://doi.org/10.32040/2025.978-951-38-8841-1>
- Hakkarainen, M. & Laamanen, O. ei vl. Saavutettavuus ja matkailuliikkuminen -infograafi. Kelipa -hankkeen tulokset. <https://www.arcticmaas.fi/p/materiaalit.html>
- Hakkarainen, M. & Lusikka, T. 2025. Yhteen veto. Teoksessa: T. Lusikka, M. Hakkarainen, & J. Vestinen (toim.), *Matkailuliikkumisen tulevaisuus ja*

- kehittäminen: Tulosraportti: FIT ME! Foreign Individual Travelers' hospitality and Mobility Ecosystem. VTT Technical Research Centre of Finland, 117–121. <https://doi.org/10.32040/2025.978-951-38-8841-1>
- Hannam, K., Sheller, M. & Urry, J. 2006. Editorial: mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1 (1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Higgins-Desbiolles, F. 2018. Sustainable tourism: sustaining tourism or something more? *Tourism Management Perspectives* 25, 157–160. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.11.017>
- Holopainen, H. 2023. Keski-Pohjanmaan Retkibussiin houkutellaan nyt pyöräilystä kiinnostuneita. *Yle*. <https://yle.fi/a/74-20025122>
- Honoré, C. 2007. Slow: Elä hitaammin! (2. painos). Suom. Outi Huovinen. Bazar.
- Howard, C. 2012. Speeding up and slowing down: pilgrimage and slow travel through time. Teoksessa: S. Fullagar, E. Wilson & K. Markwell (eds.). *Slow tourism: experiences and mobilities*. Channel View Publications.
- Höckert, E., Rantala, O. & Jóhannesson, G. T. 2022. Sensitive communication with proximate messmates. *Tourism, Culture & Communication* 22 (2), 181–192. <https://doi.org/10.3727/109830421X16296375579624>
- Juntti, M-L. 2024. ”Pidän bussissa kököttämisestä”, hitaasti matkaileva Tenka Issakainen sanoo – jouluksi hän matkusti laivalla New Yorkiin. *Yle*. <https://yle.fi/a/74-20132684>
- Klarin, A., Park, E. & Kim, S. 2024. The slow movements: informetric mapping of the scholarship and implications for tourism and hospitality. *Journal of Hospitality & Tourism research* 48 (3), 464–482. <https://doi.org/10.1177/10963480221116049>
- Klarin, A., Park, E., Xiao, Q. & Kim, S. 2023. Time to transform the way we travel? A conceptual framework for slow tourism and travel research. *Tourism Management Perspectives* 46, e101100. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2023.101100>
- Kohti kestäväää saavutettavuutta-hankkeen verkkosivusto. Kideve. <https://www.kideve.fi/hanketoiminta/kehittamishankkeet/kohti-kestavaa-saavutettavuutta/>
- Lumsdon, L. M. & McGrath, P. 2011. Developing a conceptual framework for slow travel: a grounded theory approach. *Journal of Sustainable Tourism* 19 (3), 265–279. <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.519438>
- maatapitkin.net. Maata pitkin -verkkosivusto maata pitkin matkailun -suunnitteluun. <https://maatapitkin.net/index.php>
- Modak, S. 2023. What does the phrase “slow travel” actually mean? <https://www.cntraveler.com/story/what-does-slow-travel-mean>
- Out of Eden Walk 2025. National geographic. <https://outofedenwalk.nationalgeographic.org/>
- Pink, S. 2009. Urban social movements and small places: Slow Cities as sites of activism. *City* 13 (4), 451–465. <https://doi.org/10.1080/13604810903298557>
- Pink, S. & Lewis, T. 2014. Making resilience: everyday affect and global affiliation in Australian Slow Cities. *Cultural Geographies* 21 (4), 695–710. <https://doi.org/10.1177/1474474014520761>
- Pokki, S. 2022. Hidas matkailu on tullut jäädäkseen – kun prioriteetina ei ole päästä nopeasti paikasta toiseen, voi löytää itsensä yllättävistä paikoista. *Lapin Kansa*. <https://www.lapinkansa.fi/hidas-matkailu-on-tullut-jaadakse-kun-prioriteet/4680141>
- Pookulangara, S. & Shephard, A. 2013. Slow fashion movement: understanding consumer perceptions—an exploratory study. *Journal of Retailing and Consumer Services* 20 (2), 200–206. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2012.12.002>
- Rantala, O., García-Rosell, J., Haanpää, M., Haapakoski, A-E., Hakkarainen, M., Höckert, E., Jutila, S., Lüthje M., Nousiainen, M. & Veijola, S. 2024. Kriittinen yhteiskuntatieteellinen matkailututkimus Suomessa. *Matkailututkimus* 20 (1), 48–74. <https://doi.org/10.33351/mt.144364>

- Sales Oliveira, C. 2019. My trip in my words: subjectivities, time(s) and mobilities in slow travel blogs. *Time & Society* 29 (1), 223–255. <https://doi.org/10.1177/0961463X18820740>
- Salmela, T., Nevala, H., Nousiainen, M. & Rantala, O. 2021. Proximity tourism: a thematic literature review. *Matkailututkimus* 17 (1), 46–63. <https://doi.org/10.33351/mt.107997>
- Serdane, Z. 2020. Slow philosophy in tourism development in Latvia: the supply side perspective. *Tourism Planning & Development* 17 (3), 295–312. <https://doi.org/10.1080/21568316.2019.1650103>
- Serdane, Z., Maccarrone-Eaglen, A. & Sharifi, S. 2020. Conceptualising slow tourism: a perspective from Latvia. *Tourism Recreation Research* 45 (3), 337–350. <https://doi.org/10.1080/02508281.2020.1726614>
- sloweurope.com verkkosivusto. <https://www.sloweurope.com/community/threads/about-the-slow-europe-website.5735/>
- Slow Food 2025. Slow Food -liikkeen virallinen kotisivu. <https://www.slowfood.com/about-us/>
- Strauss, A. & Corbin, J. 1990. Basics of qualitative research: grounded theory procedures and techniques. Sage.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2024. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. (Uudistettu laitos.) Tammi.
- Urry, J. 2007. Mobilities. Polity Press.
- Urry, J. 2002. The tourist gaze. (2. painos.) Sage.
- van Bommel, K. & Spicer, A. 2011. Hail the snail: hegemonic struggles in the Slow Food movement. *Organization Studies* 32 (12), 1717–1744. <https://doi.org/10.1177/0170840611425722>
- Van Manen, M. 2023. Phenomenology of practice: meaning-giving methods in phenomenological research and writing. (2. painos.) Routledge.
- Zielińska-Szczepkowska, J. 2020. Slow tourism – the fashion for slowness or a conscious choice? *Folia Oeconomica Stetinensia* 20 (2), 468–483. <https://doi.org/10.2478/fofi-2020-0060>

Välttä, muuta, paranna – autoilu kestävyyskysymyksenä Lapissa

Janne Kirjavainen



Tiivistelmä

Autoilu on keskeisin liikkumismuoto sekä Lapissa että monella muulla harvaan asutulla alueella. Samalla tähän liikennemuotoon liittyvät ongelmat, erityisesti päästöt, asettavat voimakkaan muutospaineen kohti kestävämpää liikkumista. Tässä artikkelissa tarkastellaan sanomalehtiaineiston ja diskurssianalyysin keinoin tätä muutosta sekä siihen liittyviä ongelmakohtia ja ratkaisuja. Teoreettisena kehyksenä hyödynnetään kolmiportaista välttä, muuta, paranna -lähestymistapaa, jonka avulla muutokseen liittyviä elementtejä tarkastellaan lähemmin. Suomen Lapin maakunta toimii esimerkkialueena, joka heijastelee autoilun merkitystä laajemmin Suomessa ja maailmalla. Yksilön ollessa vastuussa omasta liikkumisestaan yhteiskunnan vastuulle jää tarjota mahdollisuus autoilun välttämiseen, kulkumuodon muuttamiseen ja energiatehokkaampaan liikkumiseen. Tehtävä ei ole helppo, sillä autoiluun liittyvät poliittiset, taloudelliset ja kulttuuriset kysymykset koskevat hyvin monen arkielämää. Ne liittyvät ympäristöongelmien lisäksi käsityksiin tilasta, ajasta ja vapaudesta, minkä vuoksi autoilua koskeva päätöksenteko herättää tunteita puolesta ja vastaan. Lapissa vaihtoehtoja autolle on vähän. Kestävä liikkuvuus ei kuitenkaan noudata alueellisia rajoja, ja liikkuminen muuttuu myös harvaan asutuilla alueilla. Tämän muutoksen hallinta edellyttää kestävän päätöksenteon ohella uusia liikenteen ja liikkuvuuden ymmärtämisen tapoja suomalaisen liikennekeskustelun ollessa edelleen varsin yksipuolista.

Avainsanat: autoilu, muutos, välttä-muuta-paranna -kehys, liikenne

Abstract

Avoid, Shift, Improve – cars and sustainability in Lapland

A private passenger car is the main mode of transport both in Lapland and in many other sparsely populated areas. At the same time, the problems associated with this mode of transport, especially emissions, are putting strong pressure for change towards more sustainable mobility. This article uses news material and discourse analysis to examine this change, the problems associated with it, and the solutions. As a theoretical framework, a three-step Avoid-Shift-Improve -framework is used to examine the elements of change in more detail. The Region of Finnish Lapland stands as a case study area, reflecting the meanings of car-based mobility also in other parts of Finland and beyond. While individuals are responsible for their own mobility, it is the responsibility of society to provide opportunities for avoiding car use, modal shift and more energy-efficient mobility. The task is not easy, as the political, economic and cultural issues related to car use affect the everyday lives of many people. They are linked not only to environmental problems but also to perceptions of space, time and freedom, which is why decisions concerning car use arouse emotions for and against. In Lapland, there are few alternatives to the private passenger car. However, sustainable mobility does not adhere to regional boundaries, and mobility is changing also in sparsely populated areas. Managing this change requires not only sustainable decision-making but also new ways of understanding transport and mobility as the Finnish transport debate is still rather one-sided.

Keywords: driving, cars, change, Avoid-Shift-Improve framework, transport

Johdanto

Kotimaan liikenne muodostaa Suomessa noin viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä aiheuttaen samalla vaikutuksia ilmanlaatuun, luonnon monimuotoisuuteen ja ihmisten hyvinvointiin (Traficom 2024). Iso osa näistä vaikutuksista liittyy yksityisautoiluun, joka edustaa keskeistä osaa yhteiskunnan ja yksilöiden liikkumista. Aiheesta on kirjoitettu paljon eri näkökulmista niin kotimaassa kuin ulkomailla. Tutkimukset ovat käsitelleet muun muassa sähköautoiluun liittyviä ennakkokäsityksiä (Sandman ym. 2024), autoriippuvuuden syitä (Jeekel 2013; Mattioli ym. 2020), autoilua sosiaalisena järjestelmänä (Urry 2004) ja autoa romanttisen minuuden kotina (Kalanti 2001a). Eri vuosikymmeninä toteutetut tutkimukset osoittavat, että autoiluun liittyvät kysymykset ovat olleet ajankohtaisia pitkään. Esimerkiksi vuonna 2001 julkaistun kokoomateoksen *Viettelysten vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa* (Toiskallio 2001) artikkelit ovat merkityksellisiä edelleen.

Liikkumisen ongelmiin olisi puuttuttava nopeasti, mutta muutos etenee hitaasti. Ratkaisuksi autoiluun liittyviin ympäristöongelmiin on esitetty autoilun yksiselitteistä vähentämistä sekä muiden kulkumuotojen – kuten polkupyörän tai julkisen liikenteen – suosimista (Ampleman 2012). Nämä eivät kuitenkaan ole monelle realistisia vaihtoehtoja. Lapin kaltaisessa pinta-alaltaan laajassa ja harvaan asutussa maakunnassa autoilun merkitys korostuu, erityisesti kun muita liikkumisvaihtoehtoja ei ole. Jos liikkumistarve edellyttää pitkämatasta siirtymistä, usein ainoaksi vaihtoeh-

doksi jää oma auto. Nykykeskustelussa siirtymä sähköautoiluun on hallitseva aihe liikkumisen perustessa yhä valtaosin fossiilisten polttoaineiden käyttöön ja autokannan muutoksen vaikuttaessa keskeisesti päästöjen vähentämiseen (Viri & Mäkinen 2024). On kuitenkin selvää, että vaikka uudet teknologiat esitetään ympäristöllisesti kestävinä vaihtoehtoina, ne eivät yksin muuta liikennettä kestäväksi. Vaikka kulutusta olisi tarpeen vähentää, monet tekijät lisäävät kulutusta resurssien tehokkaammasta käytöstä huolimatta (Alcott 2005). Autot ovat myös merkittävä kulttuurinen kysymys. Ne ovat yhtäältä kokoelma monimutkaista tekniikkaa siinä missä esimerkiksi puhelimetkin ja toisaalta paljon muuta kuin pelkkä kulkuväline.

Tarkastelen tässä artikkelissa autoilua niin kutsutun vältä-muuta-paranna (Avoid-Shift-Improve, ASI) -kehyksen kautta. Samalla tuon esille diskursiianalyysin keinoin liikenteeseen ja autoiluun liittyviä puhetapoja suomalaisen sanomalehtiaineiston avulla. Alueellisen tarkastelun kohteena on Suomi ja erityisesti Lapin maakunta (tästäedessä Lappi). Lappi edustaa harvaan asuttua aluetta, jossa autoilulla on liikkumismuotona hyvin keskeinen rooli. Sitä voi verrata muihin vastaavanlaisiin alueisiin Suomessa ja ulkomailla, joiden on siirryttävä kohti kestävästä liikkumisesta.

Esittelen seuraavaksi ASI-kehyksen, aineiston ja tutkimusmenetelmät. Sen jälkeen käyn läpi kehyksen teemat liikkumisen ja autoilun näkökulmasta. Aluksi käsittelen paitsi autoilua myös yleisesti liikkumistarvetta ja liikennemääriä (*vältä*). Tämän jälkeen tuon esiin kulkumuodon – tässä tapaukses-

sa auton – valintaan liittyviä tekijöitä (*muuta*). Lopuksi tarkastelen autoilun ympäristöllisten vaikutusten pienentämistä (*parantaminen*). Vaikka keskityn ensisijaisesti yksilön rooliin, sivuan myös yhteiskunnallisia teemoja, kuten autoiluun liittyvää päätöksentekoa, joka vaikuttaa keskeisesti yksilöiden valintoihin. Lopuksi esitän pohdinnan ja johtopäätökset, joissa tarkastelen välttämisen, parantamisen ja muuttamisen lisäksi suomalaista liikennekeskustelua yleisemmin.

Teoreettinen kehys, aineisto ja tutkimusmenetelmät

Autoliikenteen kestävämyys on ollut tiedossa pitkään. Vuonna 1992 julkaistussa Euroopan komission raportissa käsitellään liikenteen haitallista vaikutusta ympäristölle ja todetaan tarve muutokselle. Muutamaa vuotta aikaisemmin julkaistussa Brundtlandin komission raportissa (1987) oli todettu ympäristöongelmien tärkeys poliittisena kysymyksenä. Ylisukupolvisen oikeudenmukaisuuden mukaisesti nykyhetken tarpeet olisi pystyttävä tyydyttämään siten, että myös tulevilla sukupolvilla säilyy mahdollisuus täyttää omat tarpeensa. Vuosikymmeniä myöhemmin liikenteen ympäristöongelmat ovat edelleen keskeisiä. Euroopan komissio julkaisi vuonna 2020 Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian, jolla pyritään lukuisilla eri keinoilla edistämään siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen.

Vaikka liikenteen ympäristövaikutuksia ratkotaan yhteiskunnallisesti poliittisella päätöksenteolla, myös yksilöillä on rooli ja vastuu. ASI-kehys korostaa yksilön valintojen merkitystä

liikenteen ja siihen liittyvien ympäristövaikutusten muotoutumisessa. Kehyksen kolme toimenpidettä ovat keskenään hierarkkisia siten, että ensisijaisena toimenä matkantekoa tulisi välttää. Toissijaisesti tulisi muuttaa kulkutapaa, eli siirtyä ympäristön kannalta kestävämpiin kulkumuotoihin. Viimesijaisena toimenä tulisi parantaa käytettävää kulkumuotoa eli esimerkiksi ajaa energiatehokkaammin (Dalkmann & Brannigan 2007). Kehystä on käytetty 1990-luvulta lähtien (Deutsche Gesellschaft für... 2019) ja sitä on viime aikoina hyödynnetty muun muassa liikenteen palveluiden arvioinnissa (Mårtensson ym. 2023) ja energiajärjestelmää tarkasteltaessa (Arnz ym. 2024).

Suomessa yksilön kulkutavaksi valikoituu usein henkilöauto, joka on monella maamme alueella yleisin liikukumimuoto. Tieliikenne muodostaa noin 95 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä (Traficom 2024), joista hie- man yli puolet muodostuu henkilöauto- liikenteessä (Autoalan Tiedotuskeskus 2024). Tästä syystä ASI-kehys on mielekäs tarkastelunäkökulma liikenteen kestävyyskysymyksiin juuri yksilön roolin ja autoliikenteen kannalta. Autoiluksi voidaan laskea myös esimerkiksi tavaraliikenne, mutta keskityn tässä artikkelissa henkilöautoiluun.

Teoreettisen kirjallisuuden ohella hyödynnän aineistona vuosina 2019–2025 julkaistuja uutisartikkeleita kolmessa eri mediassa (Lapin Kanssa, Yleisradio, Helsingin Sanomat). Uutismediat valikoituivat käsiteltävää aihepiiriä koskevan uutisoinnin kattavuuden, laajuuden ja olennaisuuden perusteella. Kolmen eri median tarkasteleminen mahdollistaa myös

erilaisten puhetapojen tavoittamisen sekä paikallisesta että valtakunnallisesta näkökulmasta. Vuosien 2023–2025 artikkelit keräsin mediaseurannan keinoin, vuosien 2019–2022 artikkelit puolestaan verkkoselaimen ja kyseisten medioiden hakutoiminnoilla käyttäen autoiluun liittyviä avainsanoja. Luin ja analysoin lehtiartikkelit ASI-kehyksen näkökulmasta diskurssianalyysiiä hyödyntäen. Toisin sanoen etsin teksteistä liikkumiseen ja erityisesti autoiluun liittyviä merkityksiä, kontekstuaalisuutta sekä puhetapoja välttämisen, muuttamisen ja parantamisen näkökulmasta (Jokinen ym. 2004). Painotin aineistonkeruussa ja analyysissä Lapin roolia esimerkimaakuntana. Tukevia esimerkkejä olen hyödyntänyt myös muilta alueilta ottaen huomioon autoilun roolin kansallisesti ja ylikansallisesti keskeisenä liikkumismuotona. Viittaan aineistoon tekstissä seuraavin lyhentein: Lapin Kansa (LK), Yleisradio (Yle), Helsingin Sanomat (HS).

Tulokset

Tarkastellussa aineistossa käsitellään autoilun ohessa liikennettä. Artikkelin idean kannalta on tärkeää huomioida, että liikkumisen (*movement*), liikkuvuuden (*mobility*), liikenteen (*transport*) ja matkustamisen (*travel*) välillä on merkittäviä käsitteellisiä eroja, jotka korostuvat vahvemmin englanninkielisessä kirjallisuudessa. Suomenkielisessä materiaalissa erityisesti kolme ensin mainittua käsitettä sekoittuvat herkästi.

Tarkastelen seuraavissa luvuissa ASI-kehyksen kautta liikkuvuuden (*mobility*) laajaa käsitettä, jolla viittaan kontekstisidonnaiseen liikkumiseen (Adey 2010). Liikkuvuus puolestaan

ilmenee konkreettisempänä liikenteenä (*transport*), tässä tapauksessa autoiluna. Ymmärrän myös matkustamisen liikkuvuuden ilmentymänä, matkan toteuttamisena. Käsitteiden yhteenkiötötyneisyys on keskeistä liikenteen kestävyyskeskustelun näkökulmasta, jota pohdin artikkelin lopussa.

Vältä

ASI-kehyksen mukaisesti olisi pyrittävä ennen kaikkea liikkumisen välttämiseen. On ilmeistä, että kaikkea liikkumista ei voi välttää, joten keskeistä on liikkumistarpeen määrittäminen. Brundtlandin raportin (1987) kestävyuden määritelmää mukaillen tavoitteena on ylisukupolvinen liikkumistarpeiden täyttäminen. Liikkuminen on perustarve, joka rakentuu subjektiivisesti ihmisten tottumuksien ja elämäntilanteiden mukaisesti (Viren 2005; Liimatainen 2022). Näin ollen tämän tarpeen kollektiivinen määrittely on vähintään hankalaa, ellei mahdotonta. Liikkuminen, joka näyttäytyy toiselle tarpeettomana, saattaa olla toisen näkökulmasta ehdottoman tarpeellista.

On olemassa paljon matkoja, jotka voidaan jättää tekemättä, mutta tästä huolimatta niitä tehdään. Vaikka ihmisten ei olisi pakko liikkua, mahdollisuus ja halu siihen näkyvät. Tämän osoittivat viimeistään covid-19-pandemian aikana asetetut liikkumisrajoitukset (Liimatainen 2022). Silti tarvetta voidaan tarkastella ja siihen voidaan puuttua liikkumistarvetta muokkaavien tekijöiden kautta. Koska paikat luovat liikkumistarvetta, maankäytön suunnitteluun ja palveluverkon laajuuteen liittyvä päätöksenteko vaikuttaa keskeisesti liikkumiseen. Toisaalta moneen

asiaan on vaikeaa puuttua poliittisesti – tällaisia ovat trendit, väestörakenne tai kulttuuriset käytännöt, esimerkiksi suomalainen mökkeilykulttuuri (Mauranen 2001; Yle 18.6.2021).

Vaikka tietoliikenne on keskeinen osa modernia liikennettä, se ei korvaa fyysistä liikkumistarvetta. Valtioneuvoston selvityksessä etätöiden vaikutuksista liikenteen kasvihuonepäästöihin (Metsäranta ym. 2021) todettiin, että etätöiden lisääntymisellä on oikeansuuntainen mutta suhteellisen pieni auto liikenteen suoritteita ja siten päästöjä vähentävä vaikutus. Selvityksen liikennemallianalysissä etätöiden yleistymisen arvioitiin vähentävän henkilöautoliikenteen ajosuoritetta koko maassa 1,9 prosenttia vuonna 2030 ja 3,4 prosenttia vuonna 2045. Vapaa-ajan liikkumisen määrä on korostunut työmatkoihin verrattuna. Vuonna 2023 toteutetussa henkilöliikennetutkimuksessa (Kallio ym. 2024) vapaa-ajan matkat olivat suurin matkaryhmä: sen osuus kokonaismatkasuoritteesta oli 38 prosenttia. Vastaavasti työ- tai koulutuspaikkaan suuntautuneiden matkojen osuus oli 28 prosenttia. Loput matkasuoritteesta koostuu muun muassa ostosmatkoista, asiointimatkoista ja kyyditsemisestä.

Yksilön liikkumisen tapoihin ja määrään vaikuttavat lukuiset eri tekijät. Toisilleen läheiset ihmiset saattavat asua hyvin kaukana toisistaan. Näin ollen pitkätkin vapaa-ajan matkat ovat keskeinen osa yhteiskunnan hyvinvointia mahdollistaen virtuaalimaailman ulkopuolella tapahtuvan sosiaalisen kanssakäymisen (Larsen 2006; Sheller & Urry 2006). Vapaa-ajan matkat ovat lisäksi matkailua, joka on paitsi yleinen harrastus myös keskeinen elinkeino

Lapissa (LK 3.12.2024a). Myös paikallisympäristö vaikuttaa siihen, millä tavoin eri alueilla liikutaan. Pohjoisen muuttuva ilmasto ja sen seurauksena sääolosuhteet luovat matkantekoon ”kitkaa” esimerkiksi liikkaiden teiden (LK 3.12.2024b) tai kovien pakkasten muodossa. Sää saattaa vaikuttaa myös yhteiskunnalliseen osallistumiseen, kuten uutisoitiin presidentinvaalien äänestämisestä Lapissa:

Kireillä pakkasillakin lienee ollut vaikutusta. Kaikki eivät ole jaksaneet laittaa autoa lämmitykseen lähteäkseen ajamaan äänestyspaikalle. (Yle 12.2.2024)

Koska kaikkea liikkumista, matkantekoa ja liikennettä ei voi välttää, on tarpeen keskittyä liikennemuo-doista yleisimpään – autoiluun. Autoilu on ollut jo pitkään keskeisin tapa liikkua paikasta toiseen, ja sellaisena sen arvioidaan pysyvän. Traficomin vuoden 2022 julkaisussa *Valtakunnalliset liikenne-ennusteet* (Moilanen ym. 2022) arvioidaan, että liikennemuo-tojen markkinaosuuksissa ei tapahdu merkittävää muutosta vuoteen 2060 mennessä ja autoilu tulee säilymään keskeisimpänä liikennemuo-tona. Vuoden 2023 henkilöliikennetutkimuksessa henkilöauto oli yleisin kulkutapa sekä matkamäärällä (55 % kaikista matkoista) että matkasuoritteella (74 % kaikista matkoista) mitattuna (Kallio ym. 2024). Suomessa on Eurostatin (2023) mukaan 664 autoa tuhatta asukasta kohden eli EU-maista neljänneksi eniten. Jos lasketaan vain liikennekäytössä olevat – eli rekisteröidyt – ajoneuvot, Suomessa on keskimäärin 495 henkilöautoa tuhatta asukasta kohti eli noin yksi auto kahta suomalaista kohden (Autoalan Tiedotuskeskus 2025).

Autoilun lisääntyminen ei ole tarkoittanut vain siirtymistä julkisten kulkuneuvojen käytöstä autojen käyttöön, vaan autoilun joustavuus on myös lisännyt tehtyjen matkojen määrää (Urry 2004). Henkilöautoliikenteen suorite on kasvanut jatkuvasti vuodesta 1960, ja kasvun ennustetaan jatkuvan. Vuonna 2019 Suomen henkilöautoliikenteessä liikutettiin kuljettajana 40,72 miljardia henkilökilometriä ja vuonna 2060 määrän arvioidaan olevan 51,41 miljardia henkilökilometriä (Moilanen ym. 2022). Ajoneuvomäärien ennustetaan lisääntyvän erityisesti kasvavien kaupunkiseutujen välisillä yhteyksillä (Väylävirasto 2024). Tämä viittaa kasvun keskittymiseen eli lisääntyvään liikenteeseen jo ennestään vilkkailla pääväylillä.

Myös Lapin liiton, Lapin tiepiirin ja Lapin lääninhallituksen vuonna 2000 julkaisemassa Lapin liikenne 2020 -suunnitelmassa (Vuontisjärvi ym. 2000) arvioitiin henkilöauton säilyvän pääasiallisena liikkumisvälineenä Lapissa. Lisäksi suunnitelmassa ennakoiitiin liikenteen kasvua ja erityisesti matkailun aiheuttaman liikenteen voimakasta lisääntymistä. Arvioiden voidaan todeta osuneen oikeaan: 24 vuotta myöhemmin julkaistun Lapin liikennestrategian (Lapin liitto 2024) mukaan henkilöauto on säilynyt keskeisimpänä kulkumuotona ja matkailun voimakkaan kasvun todetaan haastavan liikennejärjestelmän suorituskykyä. Vaikka liikennemäärät eivät mittaustapojen vuoksi ole suoraan vertailukelpoisia keskenään, Lapin liikennemäärien voidaan yleisellä tasolla todeta kasvaneen. Liikennesuorite yleisillä teillä Lapissa oli 1 600 miljoonaa autokilometriä vuonna 1998 (Vuon-

tisjärvi ym. 2000). Vuonna 2024 liikennesuorite oli 2 001 miljoonaa autokilometriä (Tilastokeskus 2025). Liikennemäärien kasvun ennakoidaan keskittyvän erityisesti Kemien, Tornion ja Rovaniemen välille (Traficom 2025a).

Vaikka autoilu on henkilökohtainen valinta, se on samalla merkittävä yhteiskunnallinen kysymys. Autoilussa yksilön valinnat yhteiskunnallistuvat päästöjen, melun, onnettomuuksien, kansanterveydellisten ongelmien ja tilankäytön muodossa. Kyseessä on eräänlainen yhteisöongelma (Ostrom 1990): yksilöiden tarve täyttää oma liikkumistarpeensa aiheuttaa yhteisiä ongelmia. Autoliikenteen määrän takia autoilun välttäminen on mielekäs kysymys. Autoilun välttäminen ei ole kuitenkaan yksinkertaista, sillä liikenne on paitsi määrällinen myös laadullinen kysymys. Lapissa yksilöiden liikkumistarve koostuu usein sellaisista etäisyyksistä, joita ei lähtökohtaisesti taiteta kävellen tai polkupyörällä. Tämän takia autoilu on monelle välttämätöntä (HS 14.12.2021; LK 24.8.2024). Esimerkiksi työskentely saattaa edellyttää autoilua, ja suurten tavaramäärien liikuttaminen hoituu usein helpoiten auton avulla. Tämänkaltaisen liikkumistarve määrittää, millaisia matkoja tehdään, mutta näiden matkojen luonnetta – kuten kestoa, määränpäättä tai ajankohtaa – voidaan muuttaa. Tämä puolestaan vaikuttaa keskeisesti valittuun kulkumuotoon.

Muuta

Jos matkanteko itsessään on välttämätöntä, ASI-kehyksen mukaisesti tulisi keskittyä kulkumuodon valintaan.

Autoilulle on olemassa vaihtoehtoja, mutta vaihtaminen toiseen kulkuneuvon ei ole mutkatonta. Auto tarjoaa sellaista nopeutta, vapautta ja joustavuutta liikkumiseen, jota muut liikennemuodot eivät ole pystyneet täysin korvaamaan (Jeekel 2013). Se tarjoaa paitsi mahdollisuuden myös perusteen toimia monipaikkaisesti, harrastaa, nähdä ihmisiä ja matkailla. Lukuisat matka- ja retkikohteet ovat saavutettavissa ainoastaan autolla. Ihmiset, joille liikkuminen muulla tavoin on hankalaa, pääsevät autolla pois kotoa ja näkemään paikkoja (HS 9.4.2024).

Auto kuvastaa modernia elämäntyyliä, johon yhdistyvät vauhti, vapaus, joustavuus, identiteetti ja statusarvo. Auton omistaminen mahdollistaa eri paikkojen ympärivuorokautisen laajan saavutettavuuden tieverkoston asettamien reunaehtojen puitteissa (Jeekel 2013; Urry 2004), ja näin pitkämatkaisenkin liikkumistarpeen voi täyttää mihin kellonaikaan tahansa. Auto symboloi siis oikeutta liikkua (Jeekel 2013) ja Suomen perustuslaissa turvattua liikkumisen vapautta. Tärkeänä pidetään myös vapautta valita haluamansa liikkumismuoto, mitä korostetaan Autoalan Keskusliitto ry:n, Autotuojat ja -teollisuus ry:n sekä Autoalan Tiedotuskeskuksen ohjelmassa Vapaus valita – auto (Autoalan Tiedotuskeskus 2018).

Tästä huolimatta autoilu on etuoikeus. Se on kiinteä osa hyvinvointia ja tiiviisti kytköksissä elintasoon. Vaikka autoilun rajoittaminen nähtäisiin hyvinvoinnin heikentämisenä ja vapauden rajoittamisena, kaikki eivät autoile ja näennäisestä liikkumisvapaudesta huolimatta kaikilla ei ole yhtäläisiä mahdollisuuksia liikkua (Summala

2001). Näin ollen autoilu ei vain paranna vaan myös heikentää hyvinvointia. Auton kori luo turvaa sen sisällä istuvalle kuljettajalle, mutta ei sen ulkopuolelle: vuonna 2023 henkilöauto oli osallisena ajoneuvona yli puolessa kuolemaan johtaneissa liikenneonnettomuuksissa (Tilastokeskus 2024).

Autoilu passivoi liikkujaa, jos se valitaan liikkumismuodoksi fyysisesti aktiivisempien kulkumuotojen asemesta. Kun autoa on mahdollista käyttää, se saatetaan valita vaivattomimpana ja kätevimpänä kulkumuotona. Tällöin se voi vahvistaa liikkumiseen liittyviä tapoja ja tottumuksia, vahvistaa mielikuvaa autoriippuvuudesta ja korottaa kynnystä vaihtaa muihin kulkuneuvoihin. Tiedon puute saattaa johtaa käsitykseen, ettei vaihtoehtoja autolle ole, eikä vaihtoehtoja välttämättä edes selvitetä. Myös liikkumisen hinta vaikuttaa keskeisesti kulkutavan valintaan (LK 14.2.2022). Auto ei välttämättä ole halvin vaihtoehto, mutta se saattaa olla hyöty-kustannussuhteeltaan paras. Jo hankittu auto voi toimia perusteena auton käytölle, varsinkin kun siihen on sijoitettu rahaa. Silti päätöksenteolla voidaan ohjata liikkujia autoilusta muihin liikennemuotoihin. Esimerkiksi työnantajat ovat ottaneet käyttöön työsuhdepyöräedun kannustaakseen työntekijöitään valitsemaan työmatkalle polkupyörän (LK 9.2.2023; 1.8.2023).

Liikkumismuodon valinta liittyy läheisesti Lapin matkailusektoriin, sillä muutos kohti kestävämpää liikennettä koskee Lapissa asuvien lisäksi yhtä lailla sinne saapuvia matkailijoita. Matkailun kasvaessa liikkumisen palvelut ovat lisääntyneet ja sen rinnalla myös turvallisuuspuutteet (Yle 3.1.2025) sekä harmaa talous (LK 19.2.2025).

Osa Lappiin saapuvista matkailijoista vuokraa käyttöönsä henkilöauton, ja pohjoisen talven olosuhteisiin totuttomat kuljettajat ovat aiheuttaneet huolta liikenneturvallisuudesta (Yle 9.1.2025). Tämä korostaa liikenteen hallinnan merkitystä matkailijamäärien kasvaessa. Vaikka auto jäisi paikallisliikkumisen ainoaksi vaihtoehdoksi, matkailijoiden liikkuminen pitää pysyttyä järjestämään siten, että ympäristöön kohdistuvat haitat minimoidaan.

Auto on arkipäiväistynyt siinä määrin, että sen on luonnehdittu olevan kulttuuri-ilmionä banaali (Kilpiö & Toiskallio 2001; Mauranen 2001). Yhä harveneva joukko on elänyt aikana ennen henkilöautoja, ja olemme totuneet näkemään nyky-yhteiskunnan liikenteen autoistuneena. Tähän liittyvät käytännöt ja rutiinit mutta myös se, mitä ihmiset ajattelevat, uskovat ja kirjoittavat autoilusta (Mattioli ym. 2020). Keräämäni aineiston perusteella liikennettä koskevat uutiset käsittelevät usein yksinomaan autoliikennettä. Esimerkiksi Ylen uutisotsikossa tammi-kuussa 2025 (Yle 13.1.2025a) kerrottiin Nato-huippukokouksen haittaavan liikennettä Helsingissä, vaikka saman uutisen leipätekstissä todettiin, että huippukokous ei aiheuta joukkoliikenteeseen merkittäviä muutoksia. Liikkumisesta puhumisen tavat vaikuttavat yksilöiden suhtautumiseen ja asenteeseen eri liikennemuotoja kohtaan. Autoiluun voi suhtautua ympäristöä tuhoavana liikennemuotona tai osana elämäntyylä. Vastaavasti pyöräilyn voi nähdä ylimääräisenä vaivannäköinä tai keinona parantaa omaa hyvinvointia.

Autoilu on paitsi arvovalinta myös tunnepitoinen asia, johon liittyy periaatteellisia näkemyksiä (HS

16.2.2025). Autot eivät ole vain kulkuneuvoja vaan myös harrastusvälineitä, joilla ajetaan kilpaa, joita tuunataan ja joita viritetään (Yle 16.4.2024, 27.7.2024). Autoilun ympärille on rakentunut yhteisöllisyyden muotoja, kuten autourheilu. Kyse on kansallisesti tärkeästä asiasta, suomalaisista ”rallikansana”. Esimerkiksi Pellossa vuodesta 1985 järjestetty jokamiesluokan rallitapahtuma Poikkinaintiajot kerää vuosittain tuhansia katsojia (LK 14.7.2024).

Tykkään, että auto pörisee ja heiluu. Sähköautot ovat vähän hiljaisia. Tällä hetkellä tuntuu, että niistä puuttuu vielä luonnetta. (HS 20.5.2024)

Vauhdin tunne luo tietynlaista euforiaa (Baudrillard 1990; Kalanti 2001b) siinä missä hitaus johtaa toisinaan niin kutsuttuun rattiraivoon (LK 13.10.2024). Tätä ajan ja tilan kokemuksellisuutta liikenteessä ilmentää hyvin Timo Kalannin (2001a, 112) toteamus, että pysähtyminen merkitsee vauhdin ja tehokkuuden kulttuurissa (ajan) menetystä (sulut alkuperäisessä lähteessä). Toteamus vangitsee hyvin modernin liikenteen keskeisen elementin, kiireen (LK 29.6.2024). Hitaus sopii huonosti arkiliikkumiseen, kun esimerkiksi työpaikalle halutaan saapua mahdollisimman nopeasti ja tietyn aikataulun puitteissa. Julkisen liikenteen aikataulujen ollessa keskeinen kulkutapaan vaikuttava tekijä (LK 4.4.2023) haastavien sääolosuhteiden vuoksi myöhästelevät julkiset kulkuneuvot voivat luoda kuvan epäluotettavista liikenteen palveluista ja ohjata ihmisiä oman ajoneuvon käyttöön.

Usein liikennemuodoista valitaan siis nopein vaihtoehto, joka on monessa tilanteessa auto. Nopeimmaksi

arvioitu vaihtoehto saattaa kuitenkin osoittautua hitaimmaksi liikennevälineen rikkoutuessa tai liikenteen ruuhkautuessa. Tämä saa yksilön harkitsemaan uudelleen liikenteeseen lähtöä tai ajoneuvon valintaa. Autoilu saattaa irrottaa yksilön julkisen liikenteen aikatauluista, mutta yksilö on silti sidoksissa omiin aikatauluihinsa, joista hän itse on vastuussa. Yksittäisten kuljettajien aikataulujen yhteensovittaminen luo liikennejärjestelmään epävakautta, joka ilmenee tavanomaisesti ohitteluina. Ohittaminen luo nopeuden tuntoa, mutta sillä saavutettu hyöty jää esimerkiksi tavallisella työmatkalla varsin pieneksi (Yle 6.8.2023).

Autot vievät huomattavasti enemmän tilaa kuin esimerkiksi polkupyörät. Näin omaa yksilöllistä liikkuvuuttaan lisäävä autolla ajaja tulee aina samalla pienentäneeksi muiden liikennemuotojen, kuten julkisen liikenteen, olemassaolon perustaa (Massey ym. 2008). Suuri osa kaupunkiympäristön maankäytöstä varataan nimenomaan autoille, esimerkiksi pysäköintiä varten. Autoilu tarjoaa runsaasti omaa tilaa ja yksityisyyttä auton sisällä, mutta tilaa halutaan myös auton ulkopuolelle. Tämä näkyy muun muassa siinä, että Suomessa noudatetaan pitkälti sääntöpohjaista tilan kunnioitusta ruuhkaisuudessa kaupunkiliikenteessä, kun taas vaikkapa Intian liikennekulttuurissa tyhjät tilat täytetään mahdollisuuksien mukaan (HS 13.7.2024).

Autolla liikuttaessa ollaan samanaikaisesti julkisessa ja yksityisessä tilassa (Sheller & Urry 2000; Kalanti 2001a). Auto eristää liikkujan ympäristöstään omaan tilaansa, ”koteloon”, joka sulkee pois monet ulkoisvaikutukset, kuten säteen ja pakkasen. Tekniikan kehittyessä

ja digitaalisuuden lisääntyessä autot alkavat muistuttaa olohuonetta, jopa kotia pyörien päällä (Kalanti 2001a; Urry 2004). Auton omistaja pystyy kontrolloimaan, ketä tähän olohuoneeseen päästetään, luoden näin uniikin tilan sosiaaliselle kanssakäymiselle, kuten merkityksellisille keskusteluille (Larsen ym. 2006). Autoihin siis mennään viihtymään, vaikka samalla halutaan, että autossa istumiseen käytetty aika vähennetään minimiin. Matkustukseen käytettyä aikaa ei pitäisi kuitenkaan automaattisesti tulkita kuluna, joka pitää minimoida. Asiat ja toiminnot eivät tapahdu ainoastaan näennäisen paikallaolon aikana vaan myös liikkeessä (Sheller & Urry 2006). Silti joissain tapauksissa ajansäästölle on määritelty jopa laskennallinen arvo, kuten Helsingin ja Turun välisen ratayhteyden suunnittelussa (HS 7.4.2024).

Yhteiskunta vaikuttaa merkittävästi yksilön valintoihin. Maankäytöllä, liikennesuunnittelulla, sääntelyllä ja taloudellisella ohjauksella voidaan vaikuttaa paitsi siihen, kuinka paljon tilaa eri liikennemuodoille annetaan, myös liikennemääriin, palvelutasoon ja siihen, kuinka turvallista liikkuminen eri liikennemuodoilla on (Ampleman 2012). Arvot vaikuttavat keskeisesti siihen, minkä liikennemuodon edellytyksiä halutaan parantaa ja mitä pidetään järkevänä. Tärkeinä tavoitteina pidetään yhtä aikaa liikkumisen helpottamista, kustannussäästöjä ja ympäristönsuojelua, jotka ovat kuitenkin usein ristiriidassa keskenään. Näin ollen liikennepolitiikasta muodostuu herkästi vastakkainasettelun kenttä, jossa eri liikennemuodot kytkeytyvät liikenne-eettiseen keskusteluun siitä, kenen ehdoilla liikennetilaa kehitetään, mitkä

liikennemuodot ovat ”hyviä” ja mitkä ”pahoja”, kenen liikkumismahdollisuudet paranevat ja kenen heikkenevät (Sheller & Urry 2006). Usein kysymys on siitä, kuinka paljon liikkumiseen tarkoitettua tilaa on varattu autoille ja kuinka paljon muulle.

Autoilu on poliittisesti vaikea aihe Suomessa, koska autoiluun liittyvät yhteiskunnalliset kysymykset koskevat suoraan ihmisten yksityiselämää. Lapissa autoiluun on totuttu ja liikenneinfrastruktuuri on rakennettu tukemaan lappilaista autoiluun perustuvaa arkea. Lisäksi autoilijat ovat kuluttajia, jotka tuovat enemmän rahaa yrityksille kuin muilla liikennevälineillä kulkevat (HS 16.5.2021). Hintaohjaus autoilusta muihin kulkumuotoihin onkin osoittautunut poliittisesti vaikeaksi. Liikennepoliittikka muotoutuu herkästi identiteettipoliittikaksi, jossa ”autoilijoiden” epämääräinen ryhmä kamppailee esimerkiksi ”pyöräilijöiden” ja ”kävelijöiden” ryhmiä vastaan, vaikka roolit näiden ryhmien välillä muuttuvat jatkuvasti. Vaikka autoilija voi olla myös kävelijä ja päinvastoin, oman viiteryhmän voidaan väittää puhuvan järjen äänellä siinä missä muiden voidaan väittää ajavan omaa etuaan ideologisin perustein. Kukaan ei halua oman liikumisensa vaikeutuvan.

Ongelma on siis se, että autolle ei ole olemassa korvaavaa, yksilön näkökulmasta vähintään yhtä hyvää ratkaisua, joka ei aiheuttaisi autoilun kaltaisia ympäristöllisiä ja yhteiskunnallisia ongelmia. Vaikuttaa siltä, että tulevaisuudessakin liikutaan yksilöllisesti tavalla, jonka auto on mahdollistanut (Urry 2004). Jos kulkemisen tapa ei muutu ja nykyisenkaltaisen autoliikenteen järjestelmä säilyy entisellään,

on keskityttävä järjestelmän parantamiseen tai tehostamiseen.

Paranna

Uusi auto on ympäristöteko, mutta mitä pellin alle, sähköä, kaasua vai vetyä? (Yle 25.2.2019)

ASI-kehyksen viimeinen keino liikenteen ja autoilun ympäristökuormituksen vähentämiseksi on liikennejärjestelmän parantaminen. Tämä voi tapahtua korvaamalla fossiiliset polttoaineet muilla käyttövoimilla ja tehostamalla järjestelmän toimintaa esimerkiksi parantamalla autoilun energiatehokkuutta. Vaikka fossiilisia polttoaineita korvaavia vaihtoehtoja on lukuisia, markkinat ja ylikansallinen sääntely ohjaavat autokantaa sähköistymisen suuntaan (LK 13.6.2023). Muutos tapahtuu kuitenkin vähitellen. Vuonna 2024 rekisteröitiin 15 prosenttia vähemmän uusia autoja kuin vuonna 2023 ja autokannan keski-ikä uutisoitiin nousseen ennätysnopeasti 13,6 vuoteen (Yle 13.1.2025b). Heikentyvä autokauppa on negatiivinen asia liiketoiminnan kannalta (LK 6.2.2025), ja se vaikuttaa keskeisesti kansallisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen (LK 22.8.2024). Tästä näkökulmasta uusi auto nähdään jopa ympäristötekona (Yle 25.2.2019), vaikka ensisijainen ympäristöteko olisi autoilun vähentäminen.

Yksilö pystyy harvoin vaikuttamaan autoliikkeen tarjontaan, ja vaikka kulutuspäätöksillä on iso merkitys, ympäristöllisessä mielessä parhaan mahdollisen teknologian käyttöönottoaminen ei ole aina helppoa. Yksilöllä ei ole aina käytettävissään parasta tietoa esimerkiksi käyttövoimista.

Lisäksi autoilu on kiinteä osa yksilöiden henkilökohtaista taloutta, minkä vuoksi autoilun kohtuuhintaisuus on autoilijoille tärkeää. Vaikka vaihtoehto olisi ympäristön kannalta parempi, sen hinta on keskeinen tekijä kuluttajan kannalta. Sähköautoilla on matalat käytönaikaiset kulut, mutta hankintahinta on rajoittanut niiden myyntiä (LK 1.1.2024). Myös asenteiden ja ennakkoluulojen on todettu vaikuttavan keskeisesti sähköautoilun suosioon (Sandman ym. 2024; HS 31.12.2024). Lapissa sähköautoilun esteeksi voivat osoittautua esimerkiksi riittämättömät latausmahdollisuudet pitkällä maastoreissuilla (LK 14.1.2024). Toistaiseksi sähköautoja on Lapissa vielä vähän: maaliskuun 2025 lopussa täyssähköisten ajoneuvojen osuus Lapin vajaan sadan tuhannen liikennekäytössä olevan henkilöauton autokannasta oli 2,4 prosenttia (Traficom 2025b). Pienestä määrästä ja esimerkiksi akkujen pakkestävyyteen liittyvistä epäilyksistä huolimatta sähköautojen käyttäjät ovat olleet pääasiassa tyytyväisiä valintaansa (Yle 21.12.2024).

Älykkyys on hyve, joka on yhdistetty kestäväan liikkumiseen Euroopan kestäväan ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (Euroopan komissio 2020) ja Lapin liikennestrategiassa (Lapin liitto 2024). Älykkyys yhdistetään usein tietoteknisiin ratkaisuihin, mutta kyse on myös siitä, mitä liikkuja itse pitää järkevänä. Energiatehokkuus olisi periaatteessa sekä yksilön että yhteiskunnan kannalta järkevää, mutta käytännössä asia saattaa olla toisin. Kulkuvälineen koko olisi järkevää optimoida suhteessa käyttäjämäärään, mutta liikennelaskennoissa on todettu, että hyvin moni ajaa autollaan yksin (HS 17.6.2024).

Vuoden 2021 henkilöliikennetutkimuksessa (Kallio ym. 2023) arvioitiin, että yhdessä autossa matkustaa keskimäärin 1,6 henkilöä. Auton tyhjäkäynti saastuttaa, mutta kovilla pakkasilla tämä voi tuntua järkevältä, jotta auto pysyy lämpimänä (LK 13.2.2019). Arjen älykäs liikkuvuus poikkeaa siis huomattavasti siitä, millaisena se nähdään strategioissa.

Liikennepalveluita, autojen jakamista ja kyytien yhdistelyä on esitetty ratkaisuksi suuriin liikennemääriin (esim. Ampleman 2012; Rantala ym. 2018). Erityisesti syrjäisillä alueilla jakaminen on erittäin tärkeää, sillä liikumisvaihtoehtoja on vähän, jos omaa ajoneuvoa ei ole (LK 29.10.2024). Silti ihmiset eivät välttämättä halua jakaa omaa yksityistä tilaansa. Taksiliikennettä ja autojen vuokrausta eri muodoissa on ollut pitkään, mutta liikennekulttuurissa vallitsee edelleen ajatus oikeudesta omaan ajoneuvoon ja tilaan. Julkinen liikenne on kohtaamisympäristönä erilainen kuin oma auto, koska tila ajoneuvon korin sisällä on julkinen. Tilan ohella hinta, sopimattomat aikataulut ja matka-aika esitetään usein julkisen liikenteen ongelmakohdiksi. Auto puolestaan tarjoaa kuljettajalleen statuksen. Vaikka erityisesti Isossa-Britanniassa levinnyt toteamus ”kaikki yli 26-vuotiaat miehet bussissa ovat epäonnistuneita elämässään” on vanhahtava, se tuntuu sopivan hyvin käsityksiin omasta tilasta ja autoilun statusarvosta suhteessa julkiseen liikenteeseen uusliberaalissa yhteiskunnassa. Lause on usein laitettu Margaret Thatcherin suuhun, joskaan ei ole varmuutta, onko hän itse sanonut näin (Gamble 2015).

Koska yksilöillä on rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa liikkumisensa

ympäristövaikutuksiin, yhteiskunnan vastuu korostuu. Erityisesti valtion ja EU:n ohjauksella pystytään vaikuttamaan autoiluun ja sen ympäristövaikutuksiin. Autojen virittämistä rajoitetaan EU:n ympäristölainsäädännöllä (HS 31.5.2024), ja suurissa kaupungeissa, kuten Lontoossa ja Pariisissa, on vastustuksesta huolimatta asetettu rajoituksia autoilulle (YLE 29.8.2023; HS 2.11.2024). Autoilu on kuitenkin eri kysymys erilaisissa ympäristöissä. Lapin väestöntiheys vaikuttaa keskeisesti muun muassa liikenneinfrastruktuurin kattavuuteen ja liikennepalveluiden kysyntään. Julkinen liikenne ei Lapissa kuljeta samanlaisia joukkoja kuin suurissa kaupungeissa, eikä bussireittiä kannata ajaa 50-paikkaisella autolla, jos sitä käyttää vain kaksi matkustajaa. Liikennejärjestelmän tehostamisessa on kyse paitsi ajoneuvojen koon optimimisesta matkustajavirtojen kokoihin myös matkaketjujen toimivuudesta eri kokoisten ajoneuvojen ja eri kulkumuotojen välillä.

Pohdintaa

Välttämisen, muuttamisen ja parantamisen rajapinnalla liikkuminen ei ole helppoa. Välttämisen ohessa saatetaan puhua samanaikaisesti muuttamisesta ja vastaavasti muuttamisen ohessa parantamisesta. Aina ei ole selvää, miten yksilö esimerkiksi muuttaa liikkumistapojaan tai välttää tiettyä tapaa liikkua. Lisäksi ASI-kehys jäsentyy eri tavalla eri alueilla, esimerkiksi kaupungeissa ja kaupunkien ulkopuolella. Lapissa vaihtoehtoja omalle autolle on edelleen rajallisesti, erityisesti alueilla, jonne julkisen liikenteen palvelut eivät ulotu. Tästä huolimatta ASI-viitekehys

on hyödyllinen työkalu tarkasteltaessa sitä, mikä liikennejärjestelmän kestävyys siirtymään liittyvässä keskustelussa on tärkeää ja ensisijaista.

Autoiluun liittyvässä keskustelussa korostuu yksilön ja yhteiskunnan välinen vuorovaikutus. Kestävyyden näkökulmasta autoilua tulisi vähentää, sillä autoilu vie kohtuuttomasti tilaa ja aiheuttaa päästöjä, onnettomuuksia ja melua. Yksilön näkökulmasta autoilua taas ei saisi vähentää, sillä se kytkeytyy käsityksiin ajasta, tilasta, vapaudesta, rahasta ja kulttuurista. Kun yksilölle on suotu tietty vapaus tai etuoikeus, sen ottaminen pois yhteiskunnan toimesta on haasteellista. Silti yhteiskunnan rooli vaihtoehtojen tarjoajana ja vaihtoehtojen mahdollistajana korostuu. Jos maankäyttö, liikenneinfrastruktuuri ja yhteiskunnalliset rakenteet ohjaavat polkuriippuvaisesti autoiluun, on todennäköistä, että auto valitaan kulkumuodoksi. Tämä vahvistaa eriarvoisuutta, koska autoilu ei ole mahdollista kaikille ja nopea pitkämatkainen liikkuminen edellyttää lähtökohtaisesti hyvää elintasoa. Tarvitaan siis ratkaisuja, jotka ohjaavat ympäristölle haitallisten liikennemuotojen välttämiseen ja kestävämpien liikennemuotojen valitsemiseen.

Trendit ohjaavat liikkumisen muutosta. Autoliikenne automatisoituu, digitalisoituu ja palveluistuu, mikä muuttaa myös suhtautumista eri kulkuvälineisiin ja niihin liittyviin teknologioihin. Siirtymä uudenlaiseen liikkumisen kulttuuriin, joka voisi perustua omistamisen sijasta jakamiseen ja kokemiseen, on kuitenkin hidas ja erilainen eri alueilla. Muutoksen hallitsemiseksi tarvitaan liikenteen palveluiden vahvistamista ja panostuksia yh-

teisölliseen liikkumiseen. Vaikka Lapin väestötiheys on pieni, kysyntää näille palveluille on. Tunturi-Lapissa vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan 75 prosenttia paikallisista asukkaista ja 80 prosenttia matkailijoista käyttäisi joukkoliikennettä, jos aikataulut, matka-ajat, hinnat ja jatkoyhteydet olisivat sopivat (Sweco 2022). Vastaavasti Itä-Lapissa vuosina 2023–2024 toteutetussa kokeilussa havaittiin kysyntää yhteiskäyttöautoille (Itä-Lapin kuntayhtymä 2024).

Autoilun välttämiseen, muuttamiseen tai parantamiseen liittyvät kysymykset ovat vahvasti käsitteellisiä. Vaikka liikkeen, liikkumisen, liikkuvuuden ja liikenteen käsitteet muistuttavat toisiaan, niiden väliset erot ja yhtäläisyydet olisi hyvä tuoda laajemmin esille myös suomenkielisessä keskustelussa. Liikkuvuuden (*mobility*) ymmärtämisen tavat ovat yksiulotteisia, eikä liikenteeseen liittyvässä keskustelussa yleensä huomioida tähän liittyviä näkökulmia. Kun puhumme liikenteen kestävyysongelmista, jotka ratkaistaan liikkumisen välttämällä, kestävä kulkumuodon valitsemisella ja mahdollisimman ympäristöystävällisen teknologian ostamisella, puhumme liikenteestä teknisenä prosessina: liikenne yhdistetään esimerkiksi teknologiaan, päästöihin ja ruuhkautumiseen. Liikkuvuus puolestaan nähdään positiivisena asiana, liikuntana. Esimerkiksi Helsingin Sanomissa julkaistussa uutisessa (HS 17.2.2025) kuvataan liikkumattomuuden aiheuttamia ongelmia ja siitä aiheutuvia yhteiskunnallisia kustannuksia. Liikenteen määrä ja liikkumattomuus ovat ongelmia yhtä aikaa.

Liikkuvuutta ei siis pidä nähdä ainoastaan (auto)liikenteen kautta, sillä

liikkuvuus – johon liikenne sisältyy – on tätä laajempi ilmiö. Liikkuvuus ei ole ainoastaan johdettua kysyntää, eli liikennetarve ei synny vain ensisijaisemman tarpeen vuoksi. Liikennettä syntyy myös pelkästään siitä syystä, että ihmiset haluavat liikkua (Cresswell & Merriman 2011). Olisi tarpeen huomioida myös se, että viestintä on osa liikkuvuutta ja liikennettä. Digitaaliset yhteydet eivät tarkoita liikenteen vähenemistä vaan potentiaalisesti sen lisääntymistä.

Liikkuvuus rakentuu suhteessa paikkoihin, kiinnittyen tiiviisti aikaan ja tilaan. Nopean liikkumisen kulttuurissa paikan ja paikallisuuden merkitykset muuttuvat. Matkustamisen toivotaan olevan mahdollisimman helppoa, vaivatonta ja halpaa. Halutaan yhä kauemmas, yhä sujuvammin ja yhä lyhyemmässä ajassa. Kodin ja työpaikan välinen matka halutaan taittaa mahdollisimman nopeasti ja sujuvasti, jotta autossa vietetty aika voidaan karsia minimiin. Samanaikaisesti autojen automatisoituminen ja viihteellistyminen muuttaa liikkumiseen liittyvää tilan ja ajan kokemuksellisuutta.

Liikkuvuus on resurssi, joka ei jaa-kaannu yhteiskunnassa tasavertaisesti (Sheller & Urry 2006). Tämä huomioiden olisi hyvä keskittyä Lapinkin kontekstissa usein toistettujen ”pitkien etäisyyksien” sijaan harvaan palveluverkkoon sekä paikalliseen ja yksilölliseen liikkumistarpeeseen. Etäisyyden pituus määritellään paitsi subjektiivisesti myös sen perusteella, millä kulkuvälineellä yksilön on mahdollista suunniteltu matka taittaa. Jos liikkuvuuden arvo ja yhteys ihmisten hyvinvointiin hahmotettaisiin paremmin, emme liikkuisi ympäristöä ja yhteiskuntaa

vahingoittavalla tavalla ja tulisi samalla heikentäneeksi omia mahdollisuuksiamme liikkuu.

Johtopäätökset

Kestävyyteen sisältyy käsitys asioiden kestosta: säilyvyydestä, säilyttämisestä ja säästämisestä. Vaikka kestävyiden päämääränä on ympäristön ja luonnon säästäminen, se ei tarkoita, että kaikki pysyisi ennallaan. Toisin sanoen ihmisiltä ei kysytä, halutaanko muutosta, vaan muutos tapahtuu joka tapauksessa. Lapissa liikkumisen muutos koskee yleisintä liikkumisen teknologiaa ja muotoa, autoa ja autoilua.

Vaikka on todennäköistä, että autoilu säilyy vielä pitkään keskeisenä liikkumisen muotona eikä tähän teknologiaan liittyviä tunteita voida poliittisin toimin poistaa, autoilu muuttuu. Osana tätä muutosprosessia on tärkeää ymmärtää autoilun sosiaalinen luonne. Liikkumisen teknologinen muutos vaikuttaa liikkumisen kulttuuriin, ja kulttuurista muutosta on huomattavasti haasteellisempaa hallita kuin teknologista.

Päätävien tahojen taakaksi jää mahdollisimman hyvän elämänlaadun takaaminen mahdollisimman monelle vaarantamatta ympäristöä, jossa yhteiskunta toimii. Auton kori suojaa ilmastomuutoksen myötä epävakammaksi muuttuvilta sääolosuhteilta, ja liikkuminen onnistuu toimivan teknologian avulla myös liukkaalla ja loskaisella tiellä. Tämä kuitenkin koskee vain niitä, joilla on mahdollisuus hyödyntää näitä teknologioita.

Tarvitaan visiota siitä, miltä tulevaisuuden liikenne näyttää. Siksi on hyvä pyrkiä ymmärtämään liikkumi-

nen uudella tavalla. Jos ymmärrämme liikkuvuuden laajasti, emme puhu sen vähentämisestä vaan sen arvostuksesta resurssina ja sen tasapuolisesta jakamisesta. Oikeansuuntainen muutos on mahdollinen sekä Lapissa että muualla, jos siihen on halua.

Kirjoittaja

Janne Kirjavainen

Lapin yliopisto

janne.kirjavainen@ulapland.fi

Kirjallisuus

Adey, P. 2010. Mobility. Routledge.

Alcott, B. 2005. Jevons' paradox. Ecological Economics 54 (1), 9–21. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2005.03.020>

Ampleman, L. 2012. Transportation planning and sustainable development in the far North: the main barriers and potential avenues. Teoksessa: M. Tennberg (ed.), Politics of governance in the Barents region. Lapland University Press, 180–221.

Arnz, M., Göke, L., Thema, J., Wiese, F., Wulff, N., Kendzior, M., Hainsch, K., Blechinger, P. & von Hirschhausen, C. 2024. Avoid, shift or improve passenger transport? Impacts on the energy system. Energy Strategy Reviews 52, e101302. <https://doi.org/10.1016/j.esr.2024.101302>

Autoalan Tiedotuskeskus 2018. Auto on välttämättömyys – Autoala käynnistää ”Vapaus valita -auto” -ohjelman. Tiedote 9.11.2018. https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/arkisto/2018/auto_on_valttamattomyys.2012.news

Autoalan Tiedotuskeskus 2024. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen kehitys. https://www.aut.fi/tilastot/liikenteen_kasvihuonekaasupaatost

Autoalan Tiedotuskeskus 2025. Autokannan kehitys ja autotiheys. https://www.aut.fi/tilastot/autokannan_kehitys/liikennekaytossa_olevat_autot

- Baudrillard, J. 1990. *Cool memories*. Verso.
- Brundtland, G. H. 1987. *Our common future: report of the World Commission on Environment and Development*. UN-Document A/42/427.
- Cresswell, T. & Merriman, P. 2011. Introduction. Teoksessa: T. Cresswell & P. Merriman (eds.), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Ashgate, 1–15.
- Dalkmann, H. & Brannigan C. 2007. *Transport and climate change. Sustainable transport: a sourcebook for policy-makers in developing cities*. Federal Ministry for Economic Cooperation and Development. <https://lib.icimod.org/record/13155/files/5302.pdf>
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit 2019. *Sustainable urban transport: Avoid-Shift-Improve (A-S-I)*. <https://transformative-mobility.org/multimedia/inua-9-avoid-shift-improve/>
- Euroopan komissio 1992. GREEN PAPER on the impact of transport on the environment: a community strategy for “sustainable mobility”. 20.2.1992. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e-87648c1d75c8/language-en>
- Euroopan komissio 2020. *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*. Komission tiedonanto. 9.12.2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>
- Eurostat 2023. *Passenger cars in the EU*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_cars_in_the_EU
- Gamble, A. 2015. The Thatcher myth. *British Politics* 10 (1), 3–15. <https://doi.org/10.1057/bp.2014.20>
- Itä-Lapin kuntayhtymä 2024. *Virtapailakka – sisäinen saavutettavuus 365*. Yhteiskäyttöautojen pilotointi Itä-Lapissa -loppuraportti. https://italappi.fi/wp-content/uploads/2024/07/Virtapailakka-Sisainen-saavutettavuus-365_Loppuraportti.pdf
- Jeekel, H. 2013. *The car-dependent society: a European perspective*. Routledge.
- Jokinen, A., Juhila, K. & Suominen, E. 2004. *Diskurssianalyysin aakkoset*. Vastapaino.
- Kalanti, T. 2001a. Auto romanttisen minuuden kotina. Teoksessa: K. Toiskallio (toim.), *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 95–126.
- Kalanti, T. 2001b. Auto ja psyyke – kiihdytys vauhtiin. Teoksessa: K. Toiskallio (toim.), *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 181–216.
- Kallio, R., Kärkinen, T., Mutikainen, J. & Supponen, A. 2023. *Henkilöliikennetutkimus 2021*. Traficom. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_2021_p%C3%A4%C3%A4raportti.pdf
- Kallio, R., Kärkinen, T. & Mutikainen, J. 2024. *Henkilöliikennetutkimus syksy 2023*. Traficom. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/HLT_syksy2023_raportti.pdf
- Kilpiö, K. & Toiskallio, K. 2001. *Hiveleviä kuul(t)okuvia pellistä*. Teoksessa: K. Toiskallio (toim.), *Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 151–179.
- Lapin liitto 2024. *Lapin liikennestrategia 2050*. <https://www.lapinliitto.fi/aluesuunnittelu/liikennejarjestelma/lapin-liikennestrategia-2050/>
- Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K. 2006. *Mobilities, networks, geographies*. Ashgate.
- Liimatainen, H. 2022. *Liikenneköyhyyden ilmenemismuodot ja miten ongelmiin voidaan puuttua*. Impulseja. Kalevi Sorsa -säätiö. <https://sorsafoundation.fi/wp-content/uploads/kss-liikennekoyhyys6-web.pdf>
- Massey, D. B., Valkonen, J., Lehtonen, M., Rantanen, P., Valkonen, J. & Rovio, J. 2008. *Samanaikainen tila*. Vastapaino.

- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K. & Brown, A. 2020. The political economy of car dependence: a systems of provision approach. *Energy Research & Social Science* 66, e101486. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>
- Mauranen, T. 2001. Satavuotias autoilija – suomalaisen autonkäytön historiaa. Teoksessa: K. Toiskallio (toim.), Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 33–63.
- Metsäranta, H., Aro, R., Blomqvist, P. Levä, T., Nissinen, A. & Rannanpää S. 2021. Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Valtioneuvoston selvitys. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2021091346055>
- Moilanen, P., Lapp, T., Niinikoski, M., Blomqvist P. & Rinta-Piirto J. 2022. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Traficom. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom%20VLE%20062022.pdf>
- Mårtensson, H. B., Larsen, K. & Höjer, M. 2023. Investigating potential effects of mobility and accessibility services using the avoid-shift-improve framework. *Sustainable Cities and Society* 96, e104676. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104676>
- Ostrom, E. 1990. *Governing the commons: the evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press.
- Rantala, J., Mäkelä, T. & Kurtti, R. 2018. Ihmisten liikkuminen ja saavutettavuustarpeet Lapissa. Lapin saavutettavuuden kattohanke. Raportti 17.9.2018. https://www.lapinliitto.fi/wp-content/uploads/2020/11/ihmisten_liikkuminen_ja_saavutettavuustarpeet_lapissa_RAPORTTI-1.pdf
- Sandman N., Sahari, E. & Koponen, A. 2024. But can it drive to Lapland? A comparison of electric vehicle owners with the general population for identification of attitudes, concerns and barriers related to electric vehicle adoption in Finland. *PLOS Clim* 3 (10), e0000346. <http://doi.org/10.1371/journal.pclm.0000346>
- Sheller, M. & Urry, J. 2000. The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4), 737–757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A* 38 (2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Summala, H. 2001. Autoon oppiminen. Teoksessa: K. Toiskallio (toim.), Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 217–232.
- Sweco 2022. Tunturi-Lapin kestävän liikkumisen strategia. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2022_Kittila_Tunturi-Lapin_kest%C3%A4v%C3%A4n_liikkumisen_strategia.pdf
- Tilastokeskus 2024. Kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa osalliset ajoneuvot vuosina 2012–2024. https://tieliikenneonnettomuudet.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Tieliikenneonnettomuudet/Tieliikenneonnettomuudet_4_Ajoneuvot_ja_ajokortit/010_ajo_tau_101.px
- Tilastokeskus 2025. Maanteiden pituus ja liikennesuorite kunnittain, 2017–2024. https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tiet/statfin_tiet_pxt_12jz.px
- Toiskallio, K. 2001. Viettelyksen vaunu: Autoilukulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Traficom 2024. Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys>
- Traficom 2025a. Liikenne ja liikenne-ennuste maanteilla. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenne-ja-liikenne-ennuste-maanteilla>
- Traficom 2025b. Liikennekäytössä 31.03.2025 olevat henkilöautot alueittain. https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi__Liikennekaytossa_olevat_ajoneuvot/010_kanta_tau_101.px/

Urry, J. 2004. The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society* 21 (4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>

Viri, R. & Mäkinen, J. 2024. EV-share development: speed vs interest to adopt. *European Transport Research Review* 16 (1), e10. <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00637-1>

Viren, R. 2005. Teoksessa: Ojala, K. (toim.), RIL 165-1 Liikenne ja väylät I. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL ry, 15–16.

Vuontisjärvi, E., Lotvonen, E., Lapin liitto, Lapin tiepiiri & Lapin lääninhallitus 2000. *Lapin liikenne 2020*.

Väylävirasto 2024. Valtion tieverkon kokonaiskuva. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-158-3>

Uutisaineisto

Helsingin Sanomat 16.5.2021. Helsingin ydinkeskusta kuihtuu yksityisautoilun hillitsemisen takia, sanovat yrittäjät: ”Ei monen tonnin laukkuja tulla ostamaan metrolla”. <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000007979387.html>

Helsingin Sanomat 14.12.2021. Ei kiitos sähköautoille, sanoo Katri Paananen, ja kohta dieselkone pärähtää taas käyntiin – Nyt hän kertoo ajattelutavasta, jonka nojalla saisi ajaa dieselautollaan liki rajattomasti. <https://www.hs.fi/suomi/art-2000008428541.html>

Helsingin Sanomat 7.4.2024. Tunnin juna sai surkean lukeman kannattavuus-arvioinnissa: Uusi arvio täysin päinvastainen. <https://www.hs.fi/kotimaa/turku/art-2000010336232.html>

Helsingin Sanomat 9.4.2024. Oululaisnainen yritti ostaa uuden auton – Siitä tuli vuoden kestävä painajainen. <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000010319731.html>

Helsingin Sanomat 20.5.2024. Tällaisia autoja ei pian enää tehdä – Fordin ilmeysty on järjetön osto. <https://www.hs.fi/talous/art-2000010432689.html>

Helsingin Sanomat 31.5.2024. Virittäjien kujanjuoksu. <https://www.hs.fi/visio/art-2000010425281.html>

Helsingin Sanomat 17.6.2024. Moniko ajaa yksin? <https://www.hs.fi/pkseutu/art-2000010492566.html>

Helsingin Sanomat 13.7.2024. Inssiajo Mumbain tyyliin. <https://www.hs.fi/feature/art-2000010475033.html>

Helsingin Sanomat 2.11.2024. Pariisi kieltää autolla ajon keskustan läpi. <https://www.hs.fi/politiikka/art-2000010805141.html>

Helsingin Sanomat 31.12.2024. Omakohtainen kokemus muuttaa täysin käsityksen sähköautosta, sanoo psykologian tohtori. <https://www.hs.fi/talous/art-2000010892706.html>

Helsingin Sanomat 16.2.2025. ”Tesla yök, minä oksennan” – Kolme autoilijaa kertoo, miksi he eivät arvosta sähköautoa. <https://www.hs.fi/suomi/art-2000011031525.html>

Helsingin Sanomat 17.2.2025. ”Kun harrastus jää pois, jotain huonompaa tulee yleensä tilalle” – Vesa Koskinen ja Laura Mustonen etsivät ratkaisua massiiviseen ongelmaan. <https://www.hs.fi/urheilu/art-2000010946832.html>

Lapin Kansa 13.2.2019. Miksei autojen tyhjäkäynnistä sakoteta? – Lain mukaan autojen tarpeettomasta joutokäynnistä voidaan antaa pysäköintivirhemaksu. <https://www.lapinkansa.fi/miksei-autojen-tyhjakaennista-sakoteta-lain-mukaan/157398>

Lapin Kansa 14.2.2022. Torviprotesti haittaa liikennettä perjantai-iltana Rovaniemellä – mielenosoitus vaatii autoilun korkeiden kustannusten alentamista. <https://www.lapinkansa.fi/torviprotesti-haittaa-liikennetta-perjantai-iltana/4343287>

Lapin Kansa 29.10.2022. Ilman autoa Lapissa. <https://www.lapinkansa.fi/koiralle-ei-voi-soittaa-ambulanssia-lapissa-asuvat/5036196>

Lapin Kansa 9.2.2023. Ranuan kunta haluaa työntekijänsä liikkeelle: henkilökunnalle ehdotetaan työsuuhdepolkupyöriä. <https://www.lapinkansa.fi/ranuan-kunta-haluaa-tyontekijansa-liikkeelle-henki/5311784>

Lapin Kansa 4.4.2023. Opiskelijat toivovat bussiyhteyksien uudelleenjärjestelyä Meri-Lapissa – ”Nykyiset aikataulut rajoittavat liikkumista”. <https://www.lapinkansa.fi/opiskelijat-toivovat-bussiyhteyksien-uudelleenjarj/5447761>

Lapin Kansa 13.6.2023. Energiavirasto myönsi tuen suuritehoisten latauspisteiden rakentamiseen seitsemään Lapin kuntaan. <https://www.lapinkansa.fi/energiavirasto-myonsi-tuen-suuritehoisten-latauspi/5622410>

Lapin Kansa 1.8.2023. Meri-Lapissa työsuhdepyörät ovat kovassa suosiossa – Pohjaset oy:llä on jo 30 työntekijällä työsuhdepyörä käytössä. <https://www.lapinkansa.fi/meri-lapissa-tyosuhdepyorat-ovat-kovassa-suosiossa/5746520>

Lapin Kansa 1.1.2024. Sähköautoihin hiipii hintakisaa – Kauppaneuvos Matti Pörhö: halpoja uusia sähköautoja tulossa myyntiin vuonna 2025. <https://www.lapinkansa.fi/sahkoautoihin-hiipii-hintakisaa-kauppaneuvos-matti/6147937>

Lapin Kansa 14.1.2024. Matkailubuumi tuo korjaamolle ulosajossa ryttääntynyttä peltiä päivittäin, mutta pakkasessa hyytyneitä sähköautoja siellä ei näy. <https://www.lapinkansa.fi/matkailubuumi-tuo-korjaamolle-ulosajossa-ryttaantynyt/6179250>

Lapin Kansa 29.6.2024. Sähköautoilla kaahataan yhä useammin, kertoo liikenneasiantuntija Jyrki Kaistinen – kysimme viideltä autoilijalta, millaisia kuskeja he ovat. <https://www.lapinkansa.fi/sahkoautoilla-kaahataan-yha-useammin-kertoo-liiken/11019638>

Lapin Kansa 14.7.2024. Retkituolien meri ja tuhansia silmäpareja – sellaiset ovat Pellon Poikkinaintiajot, joita rallikansa arvostaa: ”Tämä on meille se kohokohta”. <https://www.lapinkansa.fi/retkituolien-meri-ja-tuhansia-silmapareja-sellaise/11255537>

Lapin Kansa 22.8.2024. Ilmastopaneeli liputtaa sähköautojen puolesta: ”Seuraava auto on sähköauto – sen viestin tulisi olla läpileikkaava” <https://www.lapinkansa.fi/ilmastopaneeli-liputtaa-sahkoautojen-puolesta-seur/11300746>

Lapin Kansa 24.8.2024. ”Huomaa, kun asiakkaalla on hätä” – Pohjoiseen Lappiin syntyi parissa vuodessa melkein parikymmentä autokorjaamoalan yritystä. <https://www.lapinkansa.fi/huomaa-kun-asiakkaalla-on-hata-pohjoiseen-lappiin/11300271>

Lapin Kansa 13.10.2024. Rattiraivo voi kertoa tunteiden säätelyn ongelmista – liikenteessä aggressiivinen on aggressiivinen myös muualla. <https://www.lapinkansa.fi/rattiraivo-voi-kertoa-tunteiden-saatelyn-ongelmist/11363171>

Lapin Kansa 3.12.2024a. Matkailu jatkoi kasvua Rovaniemellä – majoitusmyynti lokakuussa vajaa kuusi miljoonaa euroa. <https://www.lapinkansa.fi/matkailu-jatkoi-kasvua-rovaniemella-majoitusmyynti/11430073>

Lapin Kansa 3.12.2024b. Urakoitsijan mukaan Etelä-Lapin pääkallokelit ovat ääriolosuhteita, joille ei voi oikein mitään – ”Vesi jäätyy teräsjaaksi”. <https://www.lapinkansa.fi/urakoitsijan-mukaan-etela-lapin-paakallokelit-ovat/11430312>

Lapin Kansa 6.2.2025. Käytetyt autot kävivät Lapissa kaupaksi uusia autoja paremmin – autoliikkeet uskovat kasvuun pahan notkahduksen jälkeen. <https://www.lapinkansa.fi/kaytetyt-autot-kavivat-lapissa-kaupaksi-uuksia-auto/11500802>

Lapin Kansa 19.2.2025. Verottaja selvittää ulkomaille rekisteröityjen minibussien käyttöä Rovaniemellä – jatkotoimia todennäköisesti tulossa. <https://www.lapinkansa.fi/verottaja-selvittaa-ulkomaille-rekisteroityjen-min/11523745>

Yle 25.2.2019. Uusi auto on ympäristöteko, mutta mitä pellin alle, sähköä, kaasua vai vetyä? <https://yle.fi/a/3-10637236>

Yle 18.6.2021. Poikkeusaika näkyy tuoreessa Mökkibarometrissa – suomalaiset viettävät yhä enemmän aikaa niin mökeillään kuin etätöissäänkin. <https://yle.fi/a/3-11988683>

Yle 6.8.2023. Ohitus tavallisella työmatkalla säästää aikaa vain pari minuuttia: ”Kannattaa tosi harvoin”, sanoo Liikenneturva. <https://yle.fi/a/74-20043763>

Yle 29.8.2023. 15 euron päivittäinen päästömaksu raivostutti lontoolaiset – autoilijat kieltäytyväuusiudesta autojaan. <https://yle.fi/a/74-20047579>

Yle 12.2.2024. Vaali oli Lapille harvinaisen tärkeä – lappilaisten pitää nyt ottaa Stubb haltuun, patistaa politiikan tutkija. <https://yle.fi/a/74-20074137>

Yle 16.4.2024. Vanhat takavetoiset laatuautot ovat nyt nuorten suosiossa – nämä ovat halutuimmat merkit. <https://yle.fi/a/74-20083003>

Yle 27.7.2024. Laittoman lujaa. <https://yle.fi/a/74-20092233>

Yle 21.12.2024. Näin sähköautot toimivat Lapissa – ”En ole ainakaan vielä pettynyt”, sanoo Tuomas Lappalainen. <https://yle.fi/a/74-20132648>

Yle 3.1.2025. Poliisi vakavista turistikuljetusten puutteista: ”Räikeimmät rikkomukset ammattiliikenteessä eivät synny vahingossa”. <https://yle.fi/a/74-20134827>

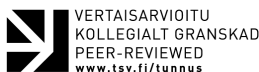
Yle 9.1.2025. Holtittomat turistit pelottavat Lapin teillä ajavia – indonesialaismies kertoo, miten menetti auton hallinnan lumessa. <https://yle.fi/a/74-20134548>

Yle 13.1.2025a. Nato-huippukokous haittaa Helsingin liikennettä maanantaina ja tiistaina. <https://yle.fi/a/74-20136516>

Yle 13.1.2025b. Suomen autokanta ikääntyi ennätysnopeasti. <https://yle.fi/a/74-20136544>

Aistit avoimina tien päällä - pohjoisen retkipyöräilyn elämyksellisyys

Esa Inkilä, Minna Nousiainen, Outi Rantala ja Seija Tuulentie



Tiivistelmä

Pyörämatkailu on matkailumuoto, joka yhdistää liikunnan ja matkailuelämykset. Se edistää hyvinvointia ja tarjoaa matkailijoille moniaistisia kokemuksia, joissa yhdistyvät esimerkiksi fyysinen aktiivisuus ja luonnonläheisyys. Pyöräilyn suosio on kasvanut sekä kulkumuotona että ulkoiluharrastuksena. Erityisesti maastopyöräily näkyy jo vahvasti Lapin tunturikeskusten aktiviteettitarjonnassa. Maantie- ja gravel- eli soratiepyöräilyllä on merkittävä kehityspotentiaali, etenkin matkailukeskusten ulkopuolisilla maaseutualueilla ja kylissä. Retkipyöräilyn edistäminen matkailumuotona edellyttää kuitenkin syvällisempää ymmärrystä siitä, mitkä tekijät vahvistavat pyörämatkailijoiden elämyksiä sekä millaisia reittejä ja palveluita tarvitaan varsinkin alueilla, joilla välimatkat ovat pitkiä. Tässä artikkelissa tarkastellaan maanteillä liikuvien retkipyöräilijöiden kokemuksia ja elämyksiä hyödyntäen *Slow Travel in Northern Rural Landscapes – Routes for Leisure Biking* (STIL) -hankkeessa vuosina 2021–2022 kerättyä aineistoa, joka koostuu testimielessä pyöräilijöiden henkilöiden matkapäiväkirjoista ja valokuvista. Reitit sijoittuivat Pohjois-Suomen, -Ruotsin ja -Norjan alueelle. Artikkelin vastaa kysymykseen: ”Mistä muodostuu retkipyöräilijän elämys?” Tutkimuksen tulokset osoittavat, että retkipyöräilijöiden elämykset rakentuvat useiden tekijöiden, kuten reitin kiinnostavuuden, matkaseuran, sääolosuhteiden, luonnonläheisyyden ja palveluiden saatavuuden, ympärille. Testaajien huomio kiinnittyy toisaalta käytännöllisiin ja teknisiin asioihin, mutta myös maisemiin, paikallisten ihmisten kohtaamisiin – ja tietenkin tuulen suuntiin. Hitaan matkailun näkökulmasta pyörämatkailu tarjoaa mahdollisuuden syvälliseen ympäristön ja maisemien havainnointiin, mikä vahvistaa elämysten merkitystä.

Avainsanat: pyörämatkailu, retkipyöräily, hidas matkailu, elämys

Abstract

Senses open on the road – the excitement of cycling in the north

Bicycle tourism is a form of travel that combines physical activity and tourism experiences, promoting well-being while offering travelers multisensory experiences where elements such as physical exertion and closeness to nature intertwine. The popularity of cycling has grown both as a mode of transportation and as an outdoor recreational activity. Mountain biking, in particular, has already established itself as a key part of activity offerings in the ski resorts in Lapland. However, road and gravel cycling also hold significant development potential, especially in rural areas and villages outside major tourist centers. Promoting bicycle touring as a travel mode requires a deeper understanding of the factors that enhance cyclists' experiences and the types of routes and services needed, particularly in regions with long distances between destinations. This study examines the experiences of road cyclists using data collected in 2021–2022 as part of the *Slow Travel in Northern Rural Landscapes – Routes for Leisure Biking* (STIL) project. The dataset consists of travel diaries and photographs from test cyclists, with routes covering Northern Finland, Sweden, and Norway. The article addresses the question: “What constitutes a bicycle tourist's experience?” The results indicate that bicycle tourists' experiences are shaped by various factors, including the attractiveness of the route, travel companions, weather conditions, proximity to nature, and the availability of services. Test cyclists focused on both practical and technical aspects as well as on landscapes, encounters with local people—and, of course, the direction of the wind. From the perspective of slow travel, bicycle tourism allows for an in-depth appreciation of the environment and landscapes, enhancing the overall travel experience.

Keywords: cycling tourism, touring cycling, slow travel, experience

Johdanto

Matkailuelämykset ovat keskeisiä matkustuskäyttäytymisen ymmärtämisessä, sillä ne kattavat muutakin kuin vain fyysisen liikkumisen ja palvelujen kulutuksen; ne sisältävät kokonaisvaltaisia kohtaamisia erilaisissa ympäristöissä esimerkiksi eläinten, maisemien, kulttuurien ja ihmisten kanssa (Vannini & Vannini 2024). Elämykset vaikuttavat matkailijoiden emotionaaliseen, kognitiiviseen ja sosiaaliseen vuorovaikutukseen (Juliana ym. 2024). Pyöräilyn erityisominaisuudet mahdollistavat moniulotteisten elämysten syntymisen, joissa yhdistyvät ruumiillinen liikkuminen, tunteet, ympäristöön liittyvä vuorovaikutus ja sosiaalinen ulottuvuus. Liikkeen rytmi, tuulen tuntu ja maisemien vaihtelu herättävät voimakkaita aistikokemuksia, jotka ovat keskeisiä pyöräilyn viehätysessä (Simpson 2016).

Elämykset rakentuvat tunteista, havainnoista ja merkityksistä, joita matkailijat saavat matkoillaan kohtaanmistaan paikoista, ihmisistä ja toiminnoista. Tätä kokemusta muokkaavat useat tekijät mukaan lukien henkilökohtaiset motivaatiot, kulttuuritausta, sosiaalinen vuorovaikutus ja matkailuympäristön erityiset kontekstit (Shipway ym. 2016). Elämys on ennen kaikkea tunnekokemus, joka voi sisältää esimerkiksi innostusta, kiihtymystä tai harmonian saavuttamista (Linko 1998). Tunteiden keskeisyys korostuu, sillä niitä pidetään autenttisina ja aitoina, eikä niitä voida pakottaa. Tämä tekee elämysten ennustamisesta, mittaamisesta ja kaupallistamisesta matkailualalla haastavaa. Luontoelämyksillä on erityinen asema autenttisuuden lähteenä, mutta niiden kaupallistami-

nen voi samalla heikentää niiden yleisyyttä ja mystisyyttä (Tuulentie 2003).

Elämysten lisäksi pyöräily tuo matkailijoille kiistattomia terveyshyötyjä, kun fyysinen aktiivisuus on yhteydessä parempaan toiminnalliseen terveyteen (Ciascai ym. 2022). Pyörämatkailua on yhdistetty myös hitaaseen matkailuun. Hitaan matkailun keskiössä on muutoksen ajattelussa: lomalla ei keskitytä kokemusten määrään ja volyyymiin vaan niiden laatuun, mikä tarkoittaa yleensä vähemmän mutta merkityksellisempiä kokemuksia (Heitmann ym. 2011). Hitaassa matkailussa olennaista on matka itsessään, ei pelkkä päämäärään pääseminen. Hitaan matkailun nykyinen idea on suhteellisen uusi, eikä sille ole vielä tarkkaa määritelmää. Toimintana hidas matkailu ei ole kuitenkaan uusi, sillä esimerkiksi pyhiinvaeltajat, kauppiat ja tutkimusmatkailijat kulkivat pitkiäkin matkoja hitaasti jalan tai hevosilla (Dickinson ym. 2010). Elämäntapojen muutokset, työelämän aiheuttama passiivisuus ja kestävät ympäristötavoitteet ovat lisänneet pyöräilyn merkitystä. Monet ihmiset ympäri maailmaa ovat ymmärtäneet nämä edut ja omaksuneet pyöräilyn elämäntyylikseen, mikä on osaltaan edistänyt pyörämatkailun kehittymistä (Derman & Keles 2023).

Pohjois-Suomessa on viime vuosina herännyt vahva kiinnostus pyörämatkailun kehittämiseen. Lappi tunnetaan erityisesti maastopyöräilykohteena. Maastopyöräilyä on kehitetty turistikeskuksissa vuosien ajan matkailun ympärivuotisuuden tukemiseksi. Maastopyöräily nähdään Lapissa pyörämatkailun kärkituotteena, mutta retkipyöräilyä pidetään potentiaalisena aktiviteettina matkailutarjonnan

laajentamiseksi (Inkilä & Satokangas 2021). Päälystettyjen teiden lisäksi retkipyöräilijät voivat hyödyntää Lapiassa laajaa sorateiden verkostoa. On tärkeää huomata, että retkipyöräilijät eivät muodosta yhtenäistä ryhmää, vaan heidän joukossaan on monenlaisia harrastajia ja matkailijoita erilaisine tarpeineen ja kiinnostuksen kohteineen. Ääripäinä ovat itsenäisesti liikkuvat seikkailijat, jotka ovat tottuneet kuljetamaan mukanaan kaiken tarvittavan, kuten majoitteen ja ruokansa. Toisaalta on retkeilijöitä, jotka tukeutuvat pääasiassa palveluihin ja pyöräilevät lyhyehköjä päivämatkoja. Lisäksi osa voi haluta osallistua opastetulle retkelle. Näiden erilaisten pyöräilijöiden tarpeisiin vastaaminen tarjoaa mahdollisuuden kehittää kesämatkailua pohjoisessa ja hyödyntää samalla rajat ylittäviä kulttuuriarvoja pitkän matkan retkipyöräilyreittien kehittämisessä Suomen, Ruotsin ja Norjan pohjoisosissa (Inkilä & Satokangas 2021).

Pyöräilyn edistäminen virkistystarkeiksiin ja pyörämatkailuinfrastruktuurin kehittäminen kestäväällä tavalla tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia matkailupotentiaalin kasvattamiseen erityisesti pienissä kaupungeissa ja maaseutualueilla (Ciascai ym. 2022). Matkailuelämykset vaikuttavat merkittävästi matkailijoiden tuleviin valintoihin ja matkakäyttäytymiseen, sillä ne muovaavat matkailijoiden käsityksiä kohteista ja heidän vuorovaikutustaan niiden kanssa. Globaaleilla matkailumarkkinoilla kohteet, joissa osataan tehokkaasti hallita ja kehittää matkailuelämyksiä, voivat saavuttaa kestävää kilpailuetua. Matkailuelämysten tutkimus onkin ratkaisevan tärkeää paitsi matkailijoiden käyttäytymisen ymmär-

tämisessä myös sen ymmärtämiseksi, mitkä asiat vaikuttavat kävijöiden tyytyväisyyteen ja käyntien toistuvuuteen alueilla (Juliana ym. 2024).

Aiempi pyörämatkailun tutkimus on kohdistunut etenkin taloudellisiin vaikutuksiin, suunnitteluun, hallintoon sekä politiikkakysymyksiin liittyviin teemoihin (Lamont 2015). Elämysulottuvuus on jäänyt verrattain vähälle huomiolle, minkä vuoksi tämä artikkeli keskittyy siihen. Tarkastelu perustuu vuosina 2021 ja 2022 Pohjois-Suomessa, -Ruotsissa ja -Norjassa kerättyihin matkakuvauksiin, joissa painottuvat pyörämatkailijoiden kokemukset ja elämykset. Pyörämatkailijoiden elämysten tekninen ulottuvuus kohdistuu reitteihin, olosuhteisiin, välineistöön ja infrastruktuuriin, kun taas elämysten emotionaaliset ulottuvuudet keskittyvät maisemiin ja luontoon, turvallisuuden ja haastavuuden tunteisiin sekä elämysten sosiaalisuuteen. Näiden kahden ulottuvuuden yhdistäminen mahdollistaa kokonaisvaltaisen ymmärryksen siitä, miten kokemusten fyysiset ja ennen kaikkea emotionaaliset ulottuvuudet vaikuttavat elämysten syntymiseen ja niiden merkitykseen. Tällainen lähestymistapa tarjoaa arvokasta tietoa sekä matkailupalveluiden kehittämiseen että pyörämatkailun tutkimukseen.

Mistä hitaassa matkailussa on kysymys?

Hitaan matkailun ytimessä on pyrkimys vähempään mutta merkityksellisempään kokemusten määrään. Tämä tarkoittaa, että matkailija keskittyy syvällisesti yhteen kohteeseen sen sijaan, että yrittäisi nopeasti kattaa monia nähtävyyksiä. Nykyisin vastuullisessa

ja elämyksellisessä matkailussa korostetaan hitauden periaatteita, kuten yhteyttä kohteen kulttuuriin, yhteisöihin ja luontoon (Caffyn 2012).

Caffyn (2012) on määritellyt hitaalle matkailulle eri näkökulmia:

- *Ekologinen*: Hidas matkailu tukee ympäristöystävällisyyttä, koska se vie aikaa ja voi siten vähentää matkustuskertoja, suosii paikallisesti tuotettuja tuotteita ja käyttää kestäviä liikkumismuotoja, kuten pyöräilyä.
- *Sosiaalinen*: Hidas matkailu mahdollistaa tiiviimmät yhteydet paikallisiin yhteisöihin ja vahvistaa paikallisten yritysten toimeentuloa.
- *Kulttuurinen*: Matkailija saa syvemmän käsityksen paikallisesta perinteistä, ruoasta ja arjesta. Pyöräily tarjoaa mahdollisuuden kokea paikallinen ympäristö ja kulttuuri rauhallisesti ja yksityiskohtaisesti.

Hidas matkailu pyrkii siis edistämään monimuotoisuutta ja yhteyksiä, ei vain matkailijoiden kesken vaan myös matkailijoiden ja matkakohteen asukkaiden kesken. Lisäksi hidas matkailu kannustaa aktiiviseen osallistumiseen, jolloin matkustustavat, kuten vaellus ja pyöräily, sopivat sen periaatteisiin. Hidastamalla matkailijat voivat uppoutua maisemaan ja muodostaa yhteyden ympäristöön (Heitmann ym. 2011). Heitmannin ym. (2011) mukaan hitaan matkailun potentiaalinen saavuttaminen edellyttää muutoksia niin matkailijakäyttäytymiseen kuin kohteiden ja palveluntarjoajien tarjontaan.

Liikkuminen ja siirtyminen

Kaikessa matkailussa keskeistä on sekä liikkuminen kotoa määränpäähän että määränpäässä kuljettavat matkat. Matkailu ja liikenne liittyvät siis läheisesti toisiinsa, sillä liikenne helpottaa matkailua ja matkailu edistää liikkumisinfrastruktuuria. Tutkimalla matkustajien liikkumismalleja – mukaan lukien matkakokemuksen psykologiset näkökohdat ja palvelujen sijainnit – voidaan tunnistaa liikkumisvalintoja, jotka keskittyvät liikenteen ympäristövaikutuksiin (Zamparini & Maltese 2021). Hidas matkailu korostaa kestävää, syvällistä, kiireetöntä ja elämyksellistä tapaa matkustaa (Dickinson & Lumsdon 2010). Se edellyttää ympäristöystävällisten paikallisten liikennemuotojen käyttöä, mikä paitsi minimoi päästöjä luo matkailijoille mahdollisuuksia olla tekemisissä paikallisten yhteisöjen ja kulttuurien kanssa (Heitmann ym. 2011). Tämä matkailufilosofia rohkaisee keskusteluun kestävästä matkailusta ja innostaa käyttämään vaihtoehtoisia liikkumisratkaisuja, mikä puolestaan edistää siirtymistä kohti ympäristötietoisia matkustuskäytäntöjä (Fullagar ym. 2012).

Löytäminen ja syvällisen tuntemisen kokemukset

Hitaan matkailun voidaan nähdä ilmentävän laajempaa ajatustapojen muutosta kohti vastuullisempaa matkailukulttuuria ja tavoitetta kestävästä matkailusta (Haapakoski 2021). Hitaan matkustamisen filosofia korostaa matkakohteeseen tutustumista ja pitkiä oleskeluja, jolloin matkailijat voivat saada syvällisempää tietoa ja luoda pitkäkestoisia muistoja. Monet suositut

kohteet palvelevat hektisempää matkailua ja panostavat kävijävolyyymiin. Hidas matkailu rohkaisee tutkimaan vähemmän tunnettuja, syrjäisiä paikkoja, jotka tarjoavat usein ainutlaatuisimpia elämyksiä. Nämä ”piilotetut jalokivet” tarjoavat mahdollisuuksia elämyksiin, joita ei välttämättä suosituimmista kohteista saa. Ideana on nauttia löytämisen, oppimisen ja kokemusten jakamisen prosessista, mikä johtaa vieraillun kohteen syvempään ymmärtämiseen. Hidastamalla matkailijat voivat olla syvällisemmin tekemisissä paikallisten ihmisten ja paikkojen kanssa.

Kulttuurinen vuorovaikutus

Hitaan matkustamisen ydin on sen yhteydessä paikalliseen kulttuuriin ja sen tarjoamissa mahdollisuuksissa integroitua yhteisöön. Osallistuminen paikallisiin aktiviteetteihin – kuten opastetuille kierroksille – syventää kulttuurista ymmärrystä. Hyödyntämällä paikallisia palveluita ja matkustamalla sellaisella tahdilla, joka mahdollistaa ympäristön syvemmän arvostamisen, matkailijat saavat merkityksellisemmän ja palkitsevamman kokemuksen (Heitmann ym. 2011). Pyöräily on yksi matkustamisen tapa, jossa läheinen vuorovaikutus ympäristön ja alueen toimijoiden kanssa toteutuu (Paltoglou 2022). Tämä matkustusmuoto on Paltogloun (2022) mukaan myös sopusoinnussa yksinkertaisempaan ja perinteisempään elämäntyyliin pyrkimisen kanssa, mikä voi tuottaa etuja paikallisille yhteisöille. Asettamalla kestävyiden ja autenttisuuden etusijalle hidas matkailu edistää positiivista kulttuurivaihtoa samalla kun se tukee yhteisön hyvinvointia (Heitmann ym. 2011).

Arvojen ja valintojen pohtiminen

Hidas matkailu saa matkailijan arvioimaan motivaatiotaan uudelleen ja siirtämään painopistettä niin, että itse matkasta tulee yhtä mielekäs kuin toiminnasta määränpäässä (Manthiou ym. 2022). Lähestymistapa korostaa tietoista ajan ja tilan käyttöä edistämällä ympäristön kestävyiden lisäksi henkilökohtaista tyytyväisyyttä ja hyvinvointia (Oh ym. 2014). Matkailijat voivat omaksua hitaan matkailun ajattelutavan tekemällä tarkoituksellisia valintoja. Ympäristöystävällisten liikennemuotojen, kuten julkisen liikenteen tai pyöräilyn, valitseminen ei ainoastaan vähennä ympäristövaikutuksia vaan lisää myös mahdollisuuksia olla tekemisissä ympäristön kanssa. Ajan omistaminen rentoutumiseen tai uusien taitojen oppimiseen edistää henkilökohtaista kasvua. Irrottautuminen elektronisista laitteista tarjoaa täyden läsnäolon kokemuksen ja rikastaa entisestään hidasta matkakokemusta (Caffyn 2012).

Hitaan liikkuvuuden filosofia ja periaatteet tarjoavat luovan ja kulttuurisesti monipuolisen kehyksen – joko kotona, matkalla tai määränpäässä. Ajan hitaampi kokeminen voi inspiroida vaihtoehtoisia tapoja olla, matkustaa ja arvostaa matkoja tiedon lisääjinä. Olisi kuitenkin liian yksinkertaista nähdä hidas matkailu kokonaisvaltaisena ratkaisuna globaalin matkailun ja lisääntyvän keskiluokkaisen kulutuksen laajempiin haasteisiin (Fullagar ym. 2012). Hitaan matkailun edistäminen tuo monia etuja ympäristölle, paikallisille yhteisöille ja matkailijoille itselleen. Se voi edistää merkityksellisiä kokemuksia ja tukea paikallista taloutta. Matkailijat voivat osallistua valitsemalla hitaampia kul-

kuvälineitä ja minimoimalla turhan lentomatkustuksen. Paikallisten yritysten – kuten perheomisteisten majoitusliikkeiden ja ravintoloiden – tukeminen ja kohteisiin tutustuminen ilman tiukkoja aikatauluja ovat käytännöllisiä tapoja omaksua tämä filosofia. Henkilökohtaisten kokemusten jakaminen hitaasta matkailusta voi lisätä tietoisuutta ja kannustaa muita seuraamaan esimerkkiä (Caffyn 2012).

Pyörämatkailu on esimerkki hitaasta matkailusta käytännössä. Pyöräily on luonnostaan osallistavaa, sillä se tuo matkailijan lähelle ympäristöään ja paikallista elämää. Erilaisia polkupyöriä on saatavilla monenlaisiin tarpeisiin ja kykyihin, mikä mahdollistaa pyöräilyn integroimisen osaksi jokapäiväistä elämää ja matkustamista. Pyörämatkailija voi muodostaa syvemmän yhteyden ympäristöönsä, vähentää ympäristövaikutuksiaan ja kokea kohteita liikunnallisesti.

Aineisto ja analyysimenetelmät

Tutkimuksen aineisto muodostuu vuosina 2021 ja 2022 kerätyistä pyöräilyreittien testausraporteista, jotka on tuotettu osana “Slow Travel in Northern Rural Landscapes – Routes for Leisure Biking” (STIL) -hanketta. Aineisto koostuu pohjoisten maanteitä testimielessä pyöräilleiden vapaaehtoisten matkapäiväkirjoista ja heidän ottamistaan kuvista. Testaajat muodostivat monipuolisen joukon pyörämatkailusta kiinnostuneita henkilöitä, jotka edustivat eri ikäryhmiä, vaihtelevaa pyöräilykokemusta ja erilaisia taustoja. Mukana oli sekä kokeneita että vähemmän kokeneita pyöräilijöitä, jotka pyöräilivät yksin tai ryhmässä. Osallistuji-

na oli myös yliopistossa suoritettavan kenttäkurssin opiskelijoita. Testausten tavoitteena oli tukea pyörämatkailun kehittämistä huomioiden myös valtioiden rajoja ylittävät reitit Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa.

Matkapäiväkirjoina käytettiin lomaketta, jonka avulla kerättiin sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia tietoja testattavista reiteistä ja osallistujien kokemuksista. Lomake oli saatavilla digitaalisessa muodossa (lyyti.fi), mutta sen pystyi myös tulostamaan ja täyttämään käsin. Lomakkeella kerättiin tietoa seuraavista muuttujista: reitin sijainti, ajankohta, osallistujien demografiset tiedot (ikä ja sukupuoli), pyörän tyyppi, reitin ominaisuudet (pyöräily-ystävällisyys, haastavuus, liikenne, kiinnostavuus) ja tarjolla olleet palvelut. Raportit sisälsivät sekä määrällisiä arvioita reitin piirteistä asteikolla 1–5 että laadullisia kuvauksia pyöräilykokemuksista. Mitä suurempi numero, sitä paremmaksi testihenkilöt arvioivat kysytyn muuttujan. Numeroarvioinnin lisäksi lomakkeeseen oli mahdollista kirjoittaa vapaamuotoisia perusteluita. Vaikka kyselyssä kerättiin osallistujien taustatietoja, niiden suoranaista vaikutusta kokemuksiin ei analysoitu tässä tutkimuksessa. On huomioitava, että tutkimus perustuu testipyöräilijöiden itse raporttoimiin tietoihin, joten vastauksiin liittyy muistinvaraisuutta.

Osallistujat tekivät myös päiväkirjamerkintöjä, joissa he kuvasivat kokemuksiaan reiteistä, kuten päivän pyöräilyn tuntua, kohokohtia, haasteita ja muita tuntemuksia. Testausreittien pituudet, maastotyytit ja haastavuus vaihtelivat, ja reiteillä liikuttiin erilaisilla pyörätyypeillä, kuten maantie-, gravel- ja sähköpyörillä. Tämä vaihtelu

mahdollisti monipuolisten näkökulmien keräämisen pyöräilykokemuksista. Kokemuksien tueksi lomakkeeseen oli mahdollista liittää valokuvia. Hankkeessa hahmoteltiin pilottireittejä neljälle eri alueelle: Itä-Lappiin, Tornion-jokilaaksoon, Tenojoen varteen sekä Käsivarteen ja Norjan puolelle Altaan. Testimatkaileijat mukauttivat reittejä omien tarpeidensa mukaan, joten he pyöräilivät osittain eri reittejä eivätkä täysin suunniteltuja pilottireittejä. Tämän vuoksi testaajien reittikokemuksia ei voida suoraan verrata keskenään.

Tämän artikkelin aineisto koostuu 24 täytetystä Lyyti-lomakkeesta. Kahdessa tapauksessa vastaajat täyttivät lomakkeen yhdessä toisen henkilön kanssa, ja yhdessä tapauksessa nelihenkkinen seurue käytti yhteistä lomaketta. 21 lomaketta täytettiin itsenäisesti, vaikka matkaseurueessa saattoi olla useampi henkilö. Osallistujia oli yhteensä 29 henkilöä. Aineisto antaa hyvän käsityksen pyörämatkailijoiden kokemuksista, vaikka rajallinen otoskoko asettaa rajoituksia havaintojen yleistettävyydelle.

Tulokset

Kaiken kaikkiaan aineisto osoittaa retkipyöräilijöiden elämysten rakentuvan monista tekijöistä, kuten reitin maisemista ja luonnonläheisyydestä, matkaseurasta, liikenneolosuhteista, fyysisestä rasituksesta ja siitä syntyvästä onnistumisen tunteesta, palveluiden saatavuudesta sekä matkanteon sujuvuuden ja turvallisuuden kokemuksesta. Tulosten tarkastelu etenee aineiston analyysissä korostuneiden neljän teeman mukaisesti. Ensimmäiseksi käsitellään matkustamista kohteeseen eli sitä, millä kulkuvälineellä matkakoh-

teeseen on saavuttu, sekä sitä, miten pyörä on sinne kuljetettu. Tämän jälkeen analysoidaan matkan elämyksellisyttä ja sen keskeisiä tekijöitä, kuten matkaseuraa, sääolosuhteita, palveluita ja luonnon merkitystä kokonaiskokemukselle. Kolmanneksi syvennytään reitin ominaisuuksiin, matkalla kohdattuihin haasteisiin ja turvallisuuden vaikutukseen pyöräilykokemuksessa. Lopuksi tarkastellaan pyörämatkailijoiden moninaisuutta ja taustatekijöiden, kuten fyysisen kunnon ja aiemman pyöräilykokemuksen, merkitystä elämyksen rakentumiseen.

Matkustaminen kohteeseen – kulkuvälineet ja liikkumisen sujuvuus

Kohteeseen saapumisella on merkittävä rooli matkan sujuvuudessa ja alkuvaiheen kokemuksissa. Yleisin kulkuväline kohteeseen siirtymisessä oli oma auto (17 henkilöä). Junaa käytti kaksi henkilöä. Yksi neljän hengen ryhmä olisi käyttänyt junaa, mutta pyöräpaikkojen puute ja junan myöhästyminen 14 tuntia johtivat lopulta siihen, että he siirtyivät autolla aloituspaikkaan. Linja-autoa käytti neljä henkilöä. Neljä osallistujaa aloitti pyörämatkansa suoraan asuinpaikkakunnaltaan käyttäen pyörää ainoana kulkuvälineenä. Kaksi henkilöä käytti matkan aikana sekä junaa että linja-autoa.

Aineiston perusteella omaa autoa käyttäneet pyörämatkailijat kokivat matkanteon vaivattomaksi ja joustavaksi. Oman auton käyttö mahdollisti matkustamisen omassa tahdissa ilman aikataulupaineita tai odottamattomia viivästyksiä. Ne, jotka kuljettivat pyöräänsä autolla, eivät kohdanneet haasteita kuljetuksessa.

Julkisen liikenteen hyödyntäminen pyörämatkailussa toi mukanaan erilaisia haasteita, jotka vaikuttivat matkustuskokemukseen. Linja-autolla kohteeseen saapuminen pyörän kanssa onnistui, mutta edellytti matkailijoilta enemmän suunnittelua ja vaivannäköä. Suurin haaste linja-autokuljetuksessa liittyi siihen, että kaikkiin vuoroihin ei ollut mahdollista ostaa pyörälle erillistä paikkaa (ks. kuva 1). Tämän vuoksi pyörän mukaan ottaminen edellytti suoraa yhteydenottoa liikennöitsijään. Epävarmuus pyörän saamisesta mu-

kaan lisäsi hieman matkailijoiden kokemaa huolta matkan sujuvuudesta.

Junamatkustajien kokemukset vaihtelivat huomattavasti. Yksittäinen pyörämatkailija sai varattua itselleen ja pyörälleen paikan junaan vaivattomasti, mikä teki matkasta sujuvan ja miellyttävän. Sen sijaan ryhmässä matkustaneiden kohdalla junamatkustus ei sujunut ongelmitta. Junassa ei ollut riittävästi pyöräpaikkoja kaikille, ja lisäksi juna oli 14 tuntia myöhässä. Tämän seurauksena ryhmä joutui turvautumaan yksityisauton käyttöön, mikä



Kuva 1. Kaikissa linja-autoissa ei ole riittävästi tilaa polkupyörien kuljettamiseen. Kuva: Esa Inkilä.

muutti heidän matkasuunnitelmiaan merkittävästi. Vaikka hitaampi matkanteko on monelle pyörämatkailijalle osa elämyksen viehätystä, aina matkaa hidastava muutos ei ole positiivinen kokemus. Aikataulujen venyminen ja suunniteltujen matkustustapojen vaihtuminen vaikuttivat kokemukseen negatiivisesti, kuten eräs matkailija kuvaa:

Matkanteko alkoi tietenkin myöhässä junan peruuntumisen vuoksi ja vastoinkäymisiltä ei välttytty, kun yhdeltä meistä hajosi pyörä ja Kemi-järvellä sitä ei kukaan ehtinyt korjamaan. Myös junan peruuntuminen oli harmillista, koska se venytti aikatauluja ja vei yhden kokemuksen pois”. (Nainen, 23)¹

Matkan elämyksellisyys – matkaseura, sää, palvelut sekä luonto osana elämystä

Matkaseura vaikuttaa pyöräilemisen kokemukseen ja elämyksellisyteen. Päiväkirjoja pitäneet pyörämatkailijat matkustivat joko yksin tai ryhmissä, joiden koko vaihteli kahdesta viiteen henkilöön. Matkaseuran valinnalla oli suora vaikutus matkan kulkuun, tunnelmaan sekä koettuihin haasteisiin ja onnistumisiin. Yksin matkustaminen mahdollisti joustavan aikataulun ja itsenäiset valinnat. Pyöräilijä saattoi edetä omaan tahtiin ilman kompromisseja muiden matkalaisten kanssa. Yksin liikkeellä olleet kohtasivat myös paikallisten ihmisten kiinnostusta ja uteliaisuutta pyörämatkailua kohtaan:

Minut otettiin lämpimästi vastaa ja tarjonta oli monipuolista (ruokaa ja

herkkuja). Sain myös paikan esittelyn. Ja kyläläisiä oli paikalla ja he olivat kiinnostuneita pyörästäni ja pyöräilystä. (Nainen, 52)

Yksin pyöräillessä reitti saattoi tuntua pitkästyttävältä ilman sosiaalista vuorovaikutusta muiden matkailijoiden kanssa, kun taas ryhmässä matkustaminen toi mukanaan sosiaalisuuden ja yhteisöllisyyden kokemuksen tunteita:

Hieno pyöräilypäivä muiden samanhenkisten kera. Yksin pyöräillessä reitti saattaa tuntua pitkästyttävältä. (Nainen, 59)

Ryhmän sisällä erilaiset mieltymykset ja kokemustasot vaikuttivat matkanteon sujuvuuteen. Esimerkiksi eräessä seurueessa osa olisi halunnut ajaa enemmän sorateitä, kun taas toisille se ei ollut yhtä miellyttävä kokemus. Lisäksi matkustajien erilainen kunto ja kokemus vaikuttivat siihen, miten matka koettiin; kokeneemmat pyöräilijät pitivät reittiä kevyenä, kun taas osalle se saattoi tuntua uuvuttavalta. Eri kunto- ja taitotasot vaikuttivat matkan rytmiin. Joillekin sähköpyörän avustustaso mahdollisti ryhmän mukana pysymisen ilman liiallista rasitusta, mikä lisäsi matkan miellyttävyyttä. Ryhmän yhteisöllisyys tuli esiin myös ongelmatilanteissa. Eräessä tapauksessa pyörän rikkoutuminen saatiin hoidettua seurueen kesken, mikä toi turvallisuuden tunnetta verrattuna yksin matkustavaan. Ryhmässä matkan haasteet voitiin kohdata yhdessä, mikä teki matkasta kokonaisuudessaan sujuvamman.

Sääolosuhteet vaihtelivat eri reiteillä ja matkoilla. Sää vaikuttaa paitsi pyöräilyn fyysiseen rasittavuuteen myös taukopaikkojen valintaan ja matkailijoiden yleiseen tunnelmaan. Monet kokivat hyvän sään merkittäväksi osak-

1 Lainauksissa viitteenä sukupuoli ja numero, joka viittaa kirjoittajan ikään.

si onnistunutta matkaa. Aurinkoinen ja lämmin sää teki pyöräilystä miellyttävää ja mahdollisti taukojen viettämisen ulkona. Hyvä sää suosi myös telttailua ja toi lisämukavuutta matkan varrella. Melko viileäkin sää koettiin virkistävänä ja jopa optimaalisena pyöräilyolosuhteena:

Sääolosuhteet olivat mielestäni erinomaiset, koska hieman viileä keli oli piristävä ja toi oikean tunnelman. (Nainen, 23)

Hyvä sää teki matkasta miellyttävämman, mutta sää aiheutti myös ongelmia. Sää vaikutti matkanteon suunnitteluun ja etenemiseen. Osa vastaajista esimerkiksi aikaisti lähtöään välttääkseen huonon sään. Vastatuuli lisäsi pyöräilyn rasittavuutta ja muutti pyöräilemisen luonnetta, kun taas myötätuuli saattoi helpottaa matkantekoa. Sadesää puolestaan rajoitti tien varren kohteisiin tutustumista ja taukojen viettoa. Liian kylmät olosuhteet koettiin myös haasteellisiksi:

Jossain vaiheessa alkoi sade, mikä ei suuresti haitannut. Hieman tien varren kohteiden katselu kärsi, kun sateessa tuli herkästi kylmä... Jo lähtiessä oli kylmä (n. 6 astetta) ja vaikka alamaassa lämpeni, ylängöllä oli kylmä. Sieltä laskiessa kädet ja jalat palelivat. Suojaisen taukopaikan jälkeen vilu ei hellittänyt, mutta parinousua hieman paransi tilannetta. (Nainen, 60)

Toisaalta sateeseen ja tuuleen varautuneet pyöräilijät pystyivät nauttimaan matkastaan sääolosuhteista huolimatta:

Kova ukkoskuuro kasteli hieman pyöräilijää, mutta hyvin varustautuneena ei sekään nyt huono hetki ollut. (Mies, 33)

Kaiken kaikkiaan sääolosuhteet muokkasivat pyörämatkan aikana syntyvää

elämystä. Aurinkoinen ja lämmin sää teki matkasta nautinnollisen, kun taas kylmä ja sateinen sää toi mukanaan haasteita, mutta hyvin varustautuneet pyöräilijät kykenivät nauttimaan matkastaan vaihtelevista sääolosuhteista huolimatta.

Palveluiden saatavuudella ja laadulla on myös merkitystä pyöräilykokemuksessa. Ruokailumahdollisuudet, kaupat, taukopaikat ja pyöräilijöille suunnatut palvelut vaikuttivat matkanteon sujuvuuteen ja turvallisuuden tunteeseen. Pyöräilijät kokivat ruokailun ja taukopaikat tärkeäksi osaksi elämystään. Kaupat, kioskit, ruokapalvelut ja kahvilat lisäsivät matkailijoiden tyytyväisyyttä ja mahdollistivat energiatasojen ylläpidon pitkillä etapeilla. Monissa tapauksissa taukopaikat tarjosivat myös sosiaalisia kohtaamisia ja mahdollisuuden levähtää mukavassa ympäristössä:

Kyläkartano oli aivan ihana: tosi viihtyisästi remontoitu, ystävällisiä ihmisiä, todella maukasta ruokaa joka paikallisten tekemää ja paikallisista raaka-aineista, saimme kartat ja vinkkejä missä patikoida, pihalla grillikatka iltaa varten, hyvä sauna lämmitetty meitä varten ja todella edullinen koko paketti. (Nainen, 43)

Palveluiden sijainti ja saavutettavuus vaihtelivat merkittävästi. Joillakin reititiosuuksilla palveluita oli tarjolla runsaasti, kun taas toiset alueet olivat lähes täysin vailla mitään palveluita. Pitkät etäisyydet palveluiden välillä edellyttivät pyöräilijöiltä huolellista etukäteissuunnittelua ja omien eväiden mukaan ottamista.

Pyörämatkan onnistumiseen vaikutti myös se, kuinka helposti varaosia ja huoltopalveluita oli saatavilla. Joissakin tapauksissa pyörän rikkoutuminen

aiheutti haasteita, koska korjaamoja tai varaosia ei ollut helposti saatavilla. Toisaalta vuokrapyöräpalvelut ja kuljetusmahdollisuudet toivat lisämukavuutta niille matkailijoille, jotka eivät kuljetaneet omia pyöriään mukanaan:

Palvelun varaus ja kommunikointi ennen saapumista oli hyvää. Toimitus lähtöpaikalle sujui hyvin, samoin opastus pyörien käytöstä ja toiminnasta. Pyörät hyvässä kunnossa ja mukaan myös korjauspakki (Nainen, 47)

Aineiston perusteella *luonnon merkitys* matkan elämyksellisyyteen on keskeinen. Lähes kaikissa vastauksissa luonto ja sen eri elementit, kuten joet, järvet, tunturit, suot, kasvillisuus ja eläimistö, nousivat tärkeiksi tekijöiksi, jotka vaikuttivat matkailijoiden kokemukseen. Erityisesti porojen kohtaaminen

reitin varrella nousi esiin positiivisena lisänä:

Varsinkin kyläkohta ennen Pyhäjärven rantaan saapumista oli niin kaunista ja elämyksellistä. Ei tällaisia maisemia auton ikkunasta ehkä bongaisi. Yksi kohokohdista oli, kun pääsi pyöräilemään porojen sattuessa myös matkan varrelle. Tämä kohtaaminen oli itselleni jo melkoinen elämys. (Nainen, 23)

Luonnon kauneus ja sen tarjoama rauha olivat keskeisiä teemoja. Erityisesti jokien ylitykset tarjosivat maisemia, joista monet pysähtyivät nauttimaan. Vaikka osa pyöräilijöistä koki välillä metsäosuudet yksitoikkoisiksi, he toivat esiin maisemien vaihtelun merkityksen elämyksellisyydessä. Monille elämyksellisyyttä lisäsivät luonnon



Kuva 2. Maisemat olivat olennainen osa elämystä. Kuva: Esa Inkilä.



Kuva 3. Matkaseura ja pyöräileminen vesistöjen läheisyydessä koettiin myönteisenä. Kuva Gunvor Mindell.

yksityiskohdat, kuten tunturikukat, kullerot, rentukat purojen varsilla sekä alkukesän lintujen liverrys. Myös suopursun tuoksu ja luonnon äänet koettiin osaksi aistielämystä. Hyvin hoidetut laavupaikat, hiekkarannat ja luonnonläheisyys tekivät matkan tauoista nautinnollisia.

Tutkimukseen osallistuneet testipyöräilijät arvostivat myös matkareitin hiljaisuutta ja erämaaluonnetta. Harvaan asutut alueet ja idylliset maalaismaisemat lisäsivät kokemuksen autenttisuutta. Luonto koettiin erityisen merkitykselliseksi, koska se erotti reitin vilkkaammista matkailukohteista ja tarjosi mahdollisuuden rauhoittumiseen sekä arjesta irrottautumiseen. Muutamat pyöräilijät toivat esiin, kuinka luonnon pystyi pyöräillessä ko-

kemaan intensiivisemmin kuin muulla tavoin matkustaessa:

Tänään pääsin minäkin pyörälle ja oli ihana viimein taas pyöräillä. Luonnon vaan näkee paljon paremmin pyörän selästä. Suopursun tuoksu tuntui nään monessa kohtaan ja tunturit on aina mukava nähdä. Tänään ei ollut kyllä lainkaan huonoja hetkiä. (Nainen, 47)

Kokonaisuudessaan luonnon merkitys matkan elämyksellisyydessä oli selkeästi positiivinen. Maisemien kauneus ja luonnon tarjoamat aistielämykset olivat keskeisiä matkakokemusta rikastuttavia tekijöitä. Vaikka osa reitistä koettiin yksitoikkoiseksi, luonnon tarjoamat pienet yksityiskohdat ja vaihtuvat maisemat pitivät matkan kiinnostavana ja mieleen jäävänä.

Reitin ja turvallisuuden vaikutus elämykseen

Reitin ominaisuudet, siihen liittyvät haasteet ja turvallisuustekijät määrittävät merkittävästi matkan sujuvuutta ja elämyksellisyyttä. Laadukas reitti voi tarjota sujuvan ja nautinnollisen ajokokemuksen, kun taas haasteet ja turvallisuushaasteet voivat vaikuttaa sekä fyysiseen jaksamiseen että psyykkiseen kokemukseen. Hyväkuntoinen tien pinta, vaihteleva maasto ja vähäinen liikenne mahdollistavat miellyttävän ajokokemuksen ja vähentävät fyysistä kuormitusta sekä samalla rytmittävät matkaa.

Pohjois-Suomen pitkät etäisyydet asettavat reitin suunnittelulle omat vaatimuksensa. Päivämatkojen pituudet vaihtelivat paljon sen mukaan, miten kokeneista pyöräilijöistä oli kysymys. Joillekin yli sadankin kilometrin päivämatka voi olla sopiva, etenkin jos matkaa rytmittävät kiinnostavat pysähdyspaikat, kuten kylät ja luonnon nähtävyydet:

Matkaa tuli noin 130 km, mutta eri kylät reitin varrella tasaisesti saivat matkan tuntumaan huomattavasti lyhyemmältä! (Nainen, 21)

Toisaalta reitin haasteet, kuten pitkät nousut tai alttius kovalle tuulille, voivat muuttaa muuten kohtuullisen mittaisen matkan fyysisesti kuormittavaksi. Reitin mäkisyys on merkittävä kuormitustekijä, joka hidastaa etenemistä ja lisää energiankulutusta. Esimerkiksi tunturialueiden pitkät, loivapiirteiset nousut vaativat kestävyyttä, kun taas jyrkemmät mäet voivat tehdä matkasta raskaamman. Alamäet kompensoivat nousujen aiheuttamaa raskautta, mutta samalla ne lisäävät vauhtia ja tekevät pyörän hallinnasta vaativampaa.

Matkan pituus vaikuttaa kokemukseen, erityisesti silloin, kun reitti kulkee vaativassa maastossa tai sääolosuhteet vaikeuttavat etenemistä. Pitkien päivämatkojen aikana kasautuva väsymys voi lisätä kuormittavuutta, ja taukopaikkojen puute voi vaikeuttaa palautumista. Sähköpyörillä liikkuneiden huolissa korostui akkujen latausmahdollisuuksien rajallisuus, vaikka sähköpyöräilijät kokivat avustuksen helpottavan varsinkin mäkisissä maastoissa sekä kovan vastatuulen puhaltaessa:

Pyöräily suhteellisen kevyttä hyvää päällystettyä tietä, muutamia pitkiä nousuja, mutta sähköavusteisuus helpotti. Paikoin vilkas liikenne, pitkiä reikkoja, eivät anna riittävästi tilaa”. (Nainen, 69)

Tien laatu ja päällyste vaikuttavat merkittävästi ajomukavuuteen. Hyvä asfaltti mahdollistaa sujuvan ja tehokkaan etenemisen, kun taas epätasaiset sora- tieosuudet heikentävät ajodynamiikkaa ja lisäävät tärinää, mikä voi olla erityisen hankalaa kapearenkaisilla pyörillä.

Pyöräilyn *turvallisuuteen* vaikuttavat liikennemäärät, tien infrastruktuuri ja huoltopalveluiden saavutettavuus. Vilkas liikenne ja kapeat pientareet voivat lisätä turvattomuuden tunnetta, erityisesti maanteillä, joilla ei ole erillisiä pyörävyliä. Rekat ja muut suuret ajoneuvot vaativat pyöräilijöiltä jatkuvaa tarkkaavaisuutta, ja joillakin reittiosuuksilla pyöräily voidaan kokea todella vaaralliseksi:

E75-tiellä kulkee eräs osuus Eurovelo-reitistä nro 7. Tätä en ymmärrä, sillä pyöräily siellä on hengenvaarallista. Vain erittäin kokeneiden pyöräilijöiden tulisi ajaa siellä, mutta oikeastaan ei kenenkään. Raskas liikenne ja erittäin kapea pientare. (Nainen, 59)

Hitaan matkailun näkökulmasta pyörämatkailu tarjoaa mahdollisuuden syvälliseen ympäristön, luonnon ja maisemien havainnointiin, mikä vahvistaa elämysten merkitystä. Tämä tukee ajatusta siitä, että ”hidastamalla” matkailijat voivat olla syvällisemmin tekemisissä paikallisten ihmisten ja paikkojen kanssa sekä tutkia kulttuuri- ja ympäristökonsteja yksityiskohtaisemmin, mikä voi johtaa mieleenpainuviin kokemuksiin (Heitmann ym. 2011). Luonnon merkitys retkipyöräilyn elämyksellisyydessä oli ilmeinen, ja aineistossa korostuivat luonnon yksityiskohdat, kuten jokimaisemat, lintujen viserrys sekä kohtaamiset porojen kanssa, reitin hiljaisuus ja erämainen luonne. Tämä vahvistaa ajatusta siitä, että hitaan matkailun muodot, kuten pyöräily, mahdollistavat matkailijoille uppoutumisen maisemaan ja syvän yhteyden muodostamisen ympäristöönsä (Heitmann ym. 2011).

Reitin turvallisuus ja infrastruktuuri vaikuttavat osaltaan elämysten syntyyn. Vilkkaisesti liikennöidyt tiet ja kapeat pientareet aiheuttivat pyörämatkailijoille turvattomuuden tunnetta, kun taas hiljaiset maaseutureitit lisäsivät pyöräilyn nautittavuutta. Tämä tukee Lamontin ja Buultjensin (2010) havaintoja siitä, että merkittäviä esteitä pyörämatkailulle ovat pyöräilijöiden kokemus teiden turvattomuudesta sekä fyysisen infrastruktuurin ja tukipalveluiden riittämättömyys. Näiden esteiden poistaminen parantaisi matkailijoiden kokemusta ja lisäisi pyörämatkailun houkuttelevuutta. Tästä voidaan päätellä, että pyörämatkailun kehittämisessä tulisi panostaa turvallisiin reitteihin sekä infrastruktuuriin, mikä lisäisi matkan varrella koettua turvallisuuden tunnetta.

Tämän artikkelin analyysi kohdistui erityisesti pyörämatkailun elämyksellisyyttä vahvistaviin ulottuvuuksiin. Pyörämatkailijoiden matkakokemuksen yhteydessä kirjaamat kvantitatiiviset arvioinnit ja kvalitatiiviset päiväkirjamerkinnot tarjosivat arvokasta tietoa reittien ja palveluiden kehittämistyöhön sekä matkailijoiden kokeman arvon näkökulmasta. Jatkossa päiväkirja-aineistoa voisi täydentää jälkikäteen tehtävillä haastatteluilla, joiden avulla voitaisiin tehdä tarkentavia kysymyksiä tutkimukseen osallistuneiden havainnoista. Erityisesti hitaaseen matkailuun liittyvistä ulottuvuuksista, kuten pyöräilystä liikkumisen muotona itsessään, löytämisen ja syvällisen tuntemisen kokemuksista, arvojen ja valintojen pohittamisesta sekä kulttuurisesta vuorovaikutuksesta olisi hyvä kysyä tarkemmin, jotta näitä ulottuvuuksia voisi paremmin arvioida ja analysoida.

Johtopäätökset

Tutkimus tuo esiin, kuinka retkipyöräily pohjoisilla alueilla tuottaa elämyksiä, jotka rakentuvat yhteisissä kohtaamisissa ja moninaisten ympäristöön, olosuhteisiin ja henkilökohdaksiin motiiveihin liittyvien tekijöiden varaan. Tutkimuksen tulokset osoittavat, että kokemuksia muovaavat muun muassa sääolosuhteet, reittien fyysiset ominaisuudet, matkaseura ja kulttuuriset piirteet, palveluiden saatavuus sekä mahdollisuus luonnonläheiseen ja omatoimiseen matkantekoon. Hitaan matkailun näkökulma auttaa ymmärtämään, miten pyöräily mahdollistaa syvän yhteyden muodostamisen niin ympäristöön kuin paikalliskulttuureihin.

Tulokset osoittavat, että retkipyöräily vaatii mukautumiskykyä, ennakosuunnittelua ja aiemman kokemuksen tuomaa hiljaista tietoa, mutta samalla se voi tarjota mielekkäitä ja mieleenpainuvia kokemuksia juuri hiihtauden ja omatoimisuuden ansiosta. Kokeneemman retkipyöräilijän läsnäolo voi madaltaa kokemattomamman kynnystä lähteä liikkeelle sekä tarjota turvallisuuden tunnetta ja sosiaalista tukea matkantekoon. Infrastruktuurin ja palveluiden kehittäminen, kuten turvallisten reittien suunnittelu ja pyöräystävällisten palveluiden näkyväksi tekeminen sekä joukkoliikenteen parempi yhteensovittaminen pyörämatkailun tarpeisiin, tukisi sekä pyörämatkailun käytännön sujuvuutta että sen elämyksellisyyttä.

Kirjoittajat

Esa Inkilä

Luonnonvarakeskus
esa.inkila@luke.fi

Minna Nousiainen

Lapin yliopisto
minna.nousiainen@ulapland.fi

Outi Rantala

Lapin yliopisto
outi.rantala@ulapland.fi

Seija Tuulentie

Luonnonvarakeskus
seija.tuulentie@luke.fi

Kirjallisuus

- Bikeland 2025. Welcome cyclist -ohjelma. <https://www.bikeland.fi/tervetuloapyorailijatunnus>
- Caffyn, A. 2012. Advocating and implementing slow tourism. *Tourism Recreation Research* 37 (1), 77–80. <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081690>
- Ciascai, O. R., Dezzi, S. & Rus, K. A. 2022. Cycling tourism: a literature review to assess implications, multiple impacts, vulnerabilities, and future perspectives. *Sustainability* 14 (15), e8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>
- Derman, E. & Keles, H. 2023. A conceptual evaluation of cycling tourism in the context of Sustainable tourism. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*. <https://doi.org/10.21325/jotags.2023.1248>
- Dickinson, J. & Lumsdon, L. 2010. *Slow travel and tourism*. Routledge.
- Fullagar, S. P., Markwell, K. & Wilson, E. 2012. Slow tourism: experiences and mobilities. <http://ci.nii.ac.jp/ncid/BB09193436>
- Haapakoski, A.-E. 2021. Hidas matkailu osana matkailun murrosta: Sisällönanalyysi ja diskurssianalyysi media-aineistosta. Pro gradu tutkielma. Lapin yliopisto.
- Heitmann, S., Robinson, P. & Povey, G. 2011. Slow food, slow cities and slow tourism. Teoksessa: S. Heitmann, P. U. C. Dieke, P. Robinson 2011. Research themes for tourism. CABI. 114–127. <https://doi.org/10.1079/9781845936846.0114>
- Inkilä, E. & Satokangas, P. 2021. Pyörämatkailun kysyntä Lapissa. Rovaniemi: Lapin ammattikorkeakoulu. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-316-409-3>
- Juliana, N., Sihombing, S. O., Antonio, F., Sijabat, R. & Bernarto, I. 2024. The role of tourist experience in shaping memorable tourism experiences and behavioral intentions. *International Journal of Sustainable Development and Planning* 19 (4), 1319–1335. <https://doi.org/10.18280/ijstdp.190410>

- Lamont, M. 2015. Cycle touring. Teoksessa: J. Bonham & M. Johnson (eds.), *Cycling futures*. The University of Adelaide Press, 153–175. <https://doi.org/10.20851/cycling-futures>
- Lamont, M. & Buultjens, J. 2010. Putting the brakes on: impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism* 14 (1), 57–78. <https://doi.org/10.1080/13683500903250799>
- Linko, M. 1998. Aitojen elämysten kaipuu: Yleisön kuvataiteelle, kirjallisuudelle ja museoille antamat merkitykset. *Nykykulttuurin tutkimuksen yksikön julkaisuja* 57, Jyväskylän yliopisto.
- Lunnas, J. 2005. Seikkailumatkailu kiipeilyetiikan näkökulmasta. *Matkailututkimus* 1 (1), 46–62. Noudettu osoitteesta <https://journal.fi/matkailututkimus/article/view/90801>
- Manthiou, A., Klaus, P. & Luong, V. H. 2022. Slow tourism: conceptualization and interpretation – a travel vloggers’ perspective. *Tourism Management* 93, e104570. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.10457>
- Oh, H., Assaf, A. G. & Baloglu, S. 2014. Motivations and goals of slow tourism. *Journal of Travel Research* 55 (2), 205–219. <https://doi.org/10.1177/0047287514546228>
- Paltoglou, A. 2022. Book review: C. Popan (2019). *Bicycle Utopias Imagining Fast and Slow Cycling Futures*. Routledge. *Active Travel Studies* 2 (1). <https://doi.org/10.16997/ats.1110>
- Shipway, R., King, K., Lee, I. S. & Brown, G. 2016. Understanding cycle tourism experiences at the Tour Down Under. *Journal of Sport & Tourism* 20 (1), 21–39. <https://doi.org/10.1080/14775085.2016.1155473>
- Simpson, P. 2016. A sense of the cycling environment: felt experiences of infrastructure and atmospheres. *Environment and Planning A: Economy and Space* 49 (2), 426–447. <https://doi.org/10.1177/0308518x16669510>
- Tuulentie, S. 2003. Lapin hullujen luontoelämykset. *Muuttuva matkailu* 3, 14–21.
- Vannini, P. & Vannini, A. 2024. The creation of the Muraka, a Maldivian underwater hotel: a story of sea life, more-than-human architecture, and alloútopic tourism. *Tourist Studies* 24 (2), 133–151. <https://doi.org/10.1177/14687976241251437>
- Zamparini, L. & Maltese, I. 2021. Introduction. Teoksessa: L. Zamparini (ed.), *Sustainable transport and tourism destinations*. Leeds: Emerald Publishing, 1–9.

Ajan kulku ja lorvimisen mahdollisuus

Jaana Erkkilä-Hill



Tiivistelmä

Artikkelissa pohditaan joutilaisuuden ja aktiivisen tekemisen suhdetta aikaan ja luovaan työhön. Kirjoittaja kysyy, onko ihmisen mahdollista olla tekemättömyydessään tuottelias ja tuottamaton. Kenellä on lupa lorvia ja mitä voisi tarkoittaa lorvahtaminen? Onko demokratia vaarassa alituisen kiireen täyttämässä yhteiskunnassa yliopistoa myöten? Kirjoittaja ehdottaa ja kysyy enemmän kuin julistaa ja antaa vastauksia. Artikkelimuistuttaa pysähtymisen tarpeellisuudesta ajattelun ja ihmettelyn mahdollistajana.

Avainsanat: hitaus, joutilaisuus, lorviminen, aika, luova työ

Abstract

The passage of time and the art of loitering

The article considers the relationship between idleness and active doing in time and creative work. The author asks whether it is possible for a person to be productive in their inaction and unproductive in their busy activity. Who has permission to loiter and what could mean a quick fall into loitering? Is democracy in danger in a society filled with constant rush, including universities? The author suggests and asks rather than declares and gives answers. The article reminds us of the necessity of pause as an enabler of thinking and wondering.

Keywords: slowness, idleness, loitering, time, creative work

Johdanto

Lähestyn hitautta, joutilaisuutta, lorvimisen mahdollisuutta taiteellisen ajattelun näkökulmasta. Kirjoitan aiheesta omakohtaisten kokemusten kautta ja pohdin, miten taiteellinen ajattelu voi olla tie yhteiskunnalliseen muutokseen ja nopeuden kulttuurin uudelleen arvioimiseen. Voiko hidastaminen avata tien pois ihmiskeskeisestä maailmankuvasta kohti yhteiselämää kaiken elollisen kesken? Onko lorviminen vastaus kestävään elämään ja kuluttamisesta luopumiseen?

Amerikkalainen filosofi Alva Nöe (2015) kirjoittaa taiteesta outoina työkaluina. Hänen mukaansa taide

voidaan nähdä filosofisena käytäntönä, jonka tarkoituksena on kiinnittää huomiota erilaisiin ilmiöihin ja tarkastella niitä ennakkoluulottomasti uusista näkökulmista. Nöe ei käytä käsitettä taiteellinen ajattelu, mutta hänen pohdintansa on lähellä taide maailmassa käytettyä taiteellisen ajattelun käsitettä. Taiteellinen ajattelu voidaan ymmärtää taiteellisen toiminnan kautta tapahtuvana ajatteluna, jossa yhteisesti jaettu kokemus ilmenee musiikkina, visuaalisina taiteina, sanoina, esityksenä. Taiteellinen ajattelu voi olla myös kykyä rakentaa mielikuvituksellisia ajatusrakennelmia, jotka avaavat uudenlaisten mahdollisuuksien tarkastelua fiktiivisessä todellisuudessa.

Taiteellinen ajattelu eroaa luovasta ja muotoiluajattelusta sikäli, että taiteellinen ajattelu tuottaa uusia mahdollisia näkökulmia ja paljastaa kysymyksiä, joita ei vielä ole osattu edes kysyä, kun taas luova ja muotoiluajattelu pyrkivät ratkaisemaan tunnistettuja ongelmia. Taiteellista ajattelua on pohdittu taideyliopistojen piirissä viimeisen parinkymmenen vuoden ajan eri taiteen alojen näkökulmista.¹ Taiteellinen ajattelu nähdään yleensä taiteellisen tutkimuksen yhteydessä, mutta Maria Hirvi-Ijäs (2014) on tutkinut taiteellista ajattelua suomalaisessa nykytaiteessa taiteilijahaastatteluiden kautta. Taiteellinen ajattelu on siis toiminnan kautta yhteisen tarkastelun kohteeksi tuotettua ajattelua. Juha Varto (2017, 38) määrittelee taiteellisen ajattelun oman taidon käyttämiseksi, sen arvioimiseksi, asemoimiseksi ja käsitteelliseksi kehittämiseksi.

Minulle taiteellinen ajattelu tarkoittaa kurkottamista vaikeasti saavutettavien ja sanojen ulottumattomissa olevien todellisuuksien puoleen sekä yritystä tuoda näitä ulottuvuuksia yhteisesti jaettavalle kielelle (Erkkilä-Hill 2024). Jos voimme kuvitella toisenlaisia todellisuuksia, voimme yrittää tehdä niistä mahdollisia myös omassa ajassamme ja elämismailmassamme. Pyrin omassa tutkimustyössäni katsomaan asioita ja ilmiöitä taiteena ja siten rakentamaan sommitelmia, jotka voidaan muuttaa fiktiosta arkitodellisuudeksi. Pascal Gielen (2020) näkee faktan ja fiktion välissä olevan harmaan

alueen kiinnostavana mahdollisen ja mahdottoman kohtauspaikkana. Patricia Leavy (2013) argumentoi fiktion paljastaman tiedon puolesta. Fiktion ja taiteellisen ilmaisun moninaisuuden kautta on mahdollista saavuttaa ymmärrystä asioista ja ilmiöistä, joihin mitkään muut tutkimusmenetelmät eivät kykene. Käsittelen tässä artikkelissa suhdetta aikaan ja elollisten yhteiselmään taiteellisen ajattelun kautta. Kirjoitusotteeni on kertova, ja se saattaa vaikuttaa sepitteelliseltä, mutta pysyn ehdottomasti kokemuksen totuudellisuudessa. Seuraan taiteellisen tutkimuksen kutsua ilmaisun vapauteen myös tutkimusartikkelin muodossa.

Lorvimisen vaikeus

Haluan *lorvahtaa*. Olen hukassa tässä lukujen maailmassa, jossa aineettomia arvoja mitataan numeroilla, ihmisenä kasvamiselle annetaan arvosana, ja nopeus ja määrä ovat oudolla tavalla tulleet suurimmiksi ja arvokkaimmiksi määreiksi menestystä mitattaessa. Haluan ulkoilmoihin, pois paikoista, joissa virheiden pelko vie kaiken hapen uuden luomiselta, erehtyminen on uhka, eikä hitautta nähdä hyveenä. Mihin meillä on kiire? Miksi kaiken pitäisi tapahtua entistä nopeammin? Mihin tarvitsemme kaiken mahdollisesti säästyneen ajan? Taidemaalari Agnes Martin (1912–2004) on kirjoittanut, että ihmisen elämän mitta on kaiken sen kauneuden ja onnen määrä, mistä hän kykenee olemaan tietoinen (Martin 1990, 46). Minkä mittainen on henkisesti romahtaneen ihmisen elämä, ihmisen, joka ei löydä yhteyttä mihinkään itsensä ulkopuoliseen maailmaan? Mikä merkitys on ajalla,

¹ <https://blogit.uniarts.fi/kirjoitus/taiteen-merkityksettömyydesta-ja-taiteellisesta-ajattelusta>
<https://www.sivista.fi/blogi/taiteellinen-ajattelu-luo-tulevaisuutta/>

jota säästäessään ihminen on uuvuttanut itsensä niin, ettei jaksa nousta aamulla vuoteestaan? Ehkä ajan säästämisen sijaan meidän tulisikin keskittyä ajan kuluttamiseen, sillä aika on ainoa jokaisen ulottuvilla oleva ehtymätön lähde. Aika ei lopu, vaikka oma elämä päättyisi. Aika ei lopu edes maailmanloppuun, mikä on lohduttava ajatus globaalien kriisien myllertäessä maailman joka kolkassa, ilmakehää myöten.

Haluan tutkia lorvimista, lorvahuksia ja luoda tälle toiminnalle, joka voi olla myös toimeettomuutta, käsitteistön, jotta maailma ymmärtäisi, miten kipeästi kaipaamme elämää, joka sallii olemisen. Kurotan kohti olotilaa, jossa kauneuden ja hyvyyden kokeminen on mahdollista. Kas näin se tapahtuu.

Makaan sängylläni ja ajattelen virtaavia vesiä, kun sieraimiini tunkee jokimudan tuoksua jostakin kaukaa. Suljen silmäni ja ajattelen kesää, loputonta istuskelua joen partaalla, aikaa, josta tuntuu olevan ikuisuus. Jaksan tuijottaa suljetuilla silmilläni samaa kohdetta miten pitkään tahansa ja yritän saada kerran näkemäni ilmestymään eteeni jostakin syvältä muistini uumenista. Vihreä muuttuu luomien takana ruskeaksi tai siniseksi, harmaan violetiksi. Joutsen, joka ui sulavasti vedessä, lähestyy rantaa ja yhtäkkiä se lampsii raskain ja kömpelöin askelin räpylöitään läiskytellen nokkimaan jotakin rantamudasta. Ja kun joutsenen valkoisuus ilmestyy joen mutaiselle rannalle, värit muuttuvat yllättäen toisiksi. Aika kuluu ja yhä uusia värisävyjä, kasveja, kiiviä, levää, rantahienää, lintuja pyrstöt ilmaan sojottaen ja nokat veteen upotettuina, ilmestyy silmien eteen. Maisema luo itseään uudeksi sitä mukaa kuin

mieli keskittyy näkemäänsä ja kuulemaansa. Jos sulkee silmänsä muistellen jokimudan tuoksua, muut aistit tuovat kaikki menneiden aikojen joet suljetujen silmäluomien eteen, kunhan vain malttaa odottaa tarpeeksi kauan.

Piirrän havaintoni lehtiöön, hokuttelen kuvaa esiin. Muisto on syöpynyt mieleeni, ja nyt siirrän sen puulautalle, kaiverran ajatuksia esille niin, että lastut lentävät. Näen itseni vaeltamassa maisemassa, tekemässä näkymättömiä muistiinmerkintöjä, sieppaamassa välähdyksiä sieltä ja täältä jonnekin aivopoimujen kätköihin, joista ne ennen pitkää nousevat pintaan, muodostuvat lauseiksi, kuviksi, miksi milloinkin. Näin meistä varmasti useimmat kulkevat maailmaa aistien ja sitten muistojen pysyviksi syövyttyä niitä aina uudelleen katsellen. Jotkut meistä tuntevat tarvetta käsitellä noita ajatusten hiukkasia yhä uusia sanoja, kuvia muodostaen, ja toisille riittää muistojen tarkastelu sisäisesti, kenellekään niitä avaamatta. Kokemus on varmasti jollakin tasolla meille kaikille ihmisille yhteinen. Tunnetta hetkittäin elämän avautuvan kuin auki leikattu sivu kirjassa, tai tyhjästä ilmestyvä kuva, joka näyttää meille oman muistomme jonkun toisen tekemänä.

Olen kuvataiteilija ja minulla on käsityöläisen hiukan muhkuraiset sormet, niveliä peittävät ryppyiset ihopoimut, sormenpäissä herkkä tunto. Minulle on tärkeää pystyä tuntemaan sormillani paperin laatu, puu- ja metallilaattojen luonne, reunan terävyys, pyöreys, pehmeys, karheus. Käteni tietävät, miten paljon telaa täytyy painaa tai olla painamatta laattaa vasten, jotta väri levittäytyy juuri halutulla tavalla, oikean paksuisena, sopivan ohuena,

täyteläisenä, peittävänä tai läpikuultavana. Kaikki on kiinni kosketuksesta. Käden täytyy tietää, sen täytyy osata tuntea aineen aikeet. Materia on kuin elävä olento, tunnet nahoissasi, mitä on tulossa. Vedostan suuret teokset usein käsin. Hankaan kuvaa esiin kämmenelläni. Väri on laatalla, paperi tai kangas käteni alla laattaa vasten. Kuva imeytyy painopinnalle näkymättömänä silmilleni, vain käteni tietävät ja tuntevat puun syiden, laattaan kaiverrettujen uurteiden painumat. Jotakin tapahtuu kosketukseni voimasta, ja mietin, miten kuva ikään kuin suostuu paljastamaan itsensä ilmiintyessään näkyväksi näkymättömyydestä.

Neurologian professori Oliver Sacks (2017) kirjoittaa taidon merkityksestä taiteellisen toiminnan perustana. Taito antaa mahdollisuuden ajalle kypsyttää tekijää, jotta uuden ajatuksen, teon, lähestymistavan olisi mahdollista syntyä. Sacks kertoo useita esimerkkejä siitä, miten taiteilijat ja tutkijat ovat yrittäneet ratkaista tieteellistä tai taiteellista ongelmaa, ja miten vastaus on löytynyt aikojen päästä, yllättäen, kun aktiivinen ongelmanratkaisu on jätetty tauolle. Ratkaisun avautuminen ei kuitenkaan ole mahdollista, ellei tutkijalla tai taiteilijalla ole riittävää taidollista kapasiteettia, minkä varassa uusi ajatus tai tekemisen tapa syntyy (Sacks 2017, 129–147). Mistä voimme tietää, onko lorvimisemme ja vetelehtimisemme itse asiassa luovaa asioiden kypsyttelyä? Jotakin tapahtuu piilossa, hiljaisuudessa, kun ulkoisesti ei tapahdu mitään. Voiko lorvahdusta verrata nyrjähdykseen? Nyrjähdys mahdollistaa fyysisen pysähtymisen, pakottaa lepoon. Antaako lorvahdus aivoille hetken huoata, siirtyä tyhjän toimituk-

seen, josta voi versoa jotakin uutta ja ennalta odottamatonta?

Taidosta on kirjoittanut myös saksalainen filosofi Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1842/2013, 77) joka muotoilee asian yksinkertaisesti sanoen, että taiteilija tarvitsee taitoa, jotta hallitsisi ulkoista ainetta ja jotta sen vastahankaisuus ei kävisi esteeksi. Taitoa on monenlaista, eikä tekninen, käsityöhön liitetty taito ole taiteen tekemisessä merkityksellisintä, mutta ei myöskään turhaa. Tärkeintä on taito houkutella olemattomuudesta esille jotakin vielä paljastumatonta, aistein havaittavaan muotoon tulemistaan odottavaa. Taitoon liittyy läheisesti nöyryys, käsitys täydellisuuden mahdollisuudesta. Agnes Martin (1990, 15) kirjoittaa kurinalaisuudesta, työn jatkamisesta vastustelematta tai vailla ennakkokäsityksiä. Hänen mukaansa kurinalaisuutta on työn jatkaminen silloinkin, kun toivo ja halut on jätetty taakse. Jatkaminen ilman omaan itseensä liittyvää spekulointia, toimiminen epähenkilökohtaisesti on itsekuria. Martin väittää, että on itsekuria olla ajattelematta, suunnittelematta, laskelmoimatta. Olla välittämättä tai pyrkimättä mihinkään on itsekuria. Martin puhuu luopumisesta omasta itsestä ja jonkin tahtomisesta. Maurice Blanchot (2003) sanoo, että kirjoittajasta tulee kirjailija, kun hän lakkaa sanomasta ”minä”. Blanchotin mukaan kirjoitettaessa muututaan kaiuksi asialle, joka ei voi lakata puhumasta. Tässä tilanteessa kirjailijassa puhuu tosiasia, että tavalla tai toisella hän on lakannut olemasta oma itsensä, eikä hän ole enää kukaan (2003, 23–25). Maailmassa, jossa kaikkien tulisi tulla Joksikin, on vaikea opetella ja opettaa tulemis-

ta Ei-keneksikään, vaikka se olisikin ainoa tie vapautuneeseen ilmaisuun (Erkkilä 2016, 89–92). Ennakoimattomaan dialogiin antautuminen, suostuminen luopumaan ajatuksesta, että määränpää on tiedossa ja saavutettavissa, vaatii kurinalaisuutta. Olemiseen suostuminen vaatii kurinalaisuutta ja tekemättömyyteen asettumista. Voiko tällaista määrätietoista tekemättömyyttä kutsua lorvehtimiseksi? Mahdollistaako tekemättömyys aineettomuuden läsnäolon?

Vertaan mielessäni grafiikan vedosta ja painettua kirjaa, jotka kummatkin ovat täynnä aineeseen sidottua aineettomuutta. Olen sanojen ja kuvien merkitsemä. Taiteen välittämän aineettoman rakkauden syövyttämä. En halua luopua näistä itseäni piirtyneistä jäljistä. Tekemisen prosessissa parasta on niinä hetkinä, jolloin minuus on syöpynyt pois ja tilalla on ei-kukaan, ei-mikään, läsnäoleva joku, joka antautuu teoksen tahdolle ja tekee näkymättömän näkyväksi.

Chuangtse on kirjoittanut:

Joka lepää, on tyhjä; joka on tyhjä, täyttyy; ja joka täyttyy, tulee täydelliseksi.

Joka on tyhjä, on tyyni; joka on tyyni, liikkuu; ja joka liikkuu, pääsee perille.

Joka on tyyni, on teoton; ja joka on teoton, vaatii että ne jotka tekevät, täyttävät tehtävänsä.

Joka on teoton, iloitsee, ja joka iloitsee, ei voi viipyä murheessa. Hän elää kauan. (Nieminen 1991)

Taiteilijana elän epälineaarista aikaa, kuljen vuosien ja vuosikymmenten lävitse palaten aina uudelleen teemoihin, joiden jo luulin painuneen unholaan. Marcel Proust (2017, 218–219) pohtii aistikokemusten merkitystä muistoi-

lemme ja niiden kokemusten antamalle mahdollisuudelle siirtyä eri aikojen välillä, elää samanaikaisesti menneessä ja nykyisyydessä. Hän kirjoittaa menneisyyden tunkeutumisesta nykyisyyteen ja siitä, miten ei enää tiennyt, kummassa ajassa eli.

Harjoittelen joutilaisuutta, mutta se on kovin vaikeaa. Kävelen ja kävelen ja keksin uusia reittejä, jotta välttyisin ennalta tiedettävältä määränpäältä. Taivas on kirkas, ja kuuntelen lähestyvää veden solinaa. Lähestykö ääni minua vai lähestynkö minä ääntä? Katson puroa ja mietin, lorviiko puro, onko se jouten? Voisiko liikkeessä oleva vesi lorvia? Kuinka hitaasti veden tulisi virrata, että sitä voisi sanoa lorvehtimiseksi, jouten virtaamiseksi? Voiko vesi paljastaa minulle teottomuuden salaisuuden?

Chuangtse sanoo, että järvien ja soiden samoilu, joutilas erämaassa asuminen, kalojen onginta kaikessa rauhassa, teoton toiminta ainoana pyrkimyksenä; siinä ovat järviltä ja joilta oppinsa saaneen tottumukset, maailmasta vetäytyneen ihmisen, joka antaa arvoa vain joutilaisuudelle. Onneksi hän lisää hiukan myöhemmin, että voi olla joutilas, vaikka ei samoilisikaan jokia ja järviä; voi saavuttaa pitkän iän Hengityksen taitoa harjoittamatta. (Nieminen 1991.) Mutta voiko olla joutilas ja samanaikaisesti kurinalainen oman tekemisensä suhteen? Eikö taidolla olekaan mitään sijaa? Ja onko iän pituudella väliä elämän merkityksellisyyttä punnittaessa?

Täytyy uskaltaa tehdä sitä, mitä ei osaa, mennä sinne, mihin ei kulje valmista tietä. Siis kuljeksia ja ajalehtia tietämättä, minne on menossa. Henkilökohtaisesta asenteesta luopuminen vaatii taitoa. Taito on itsestä luopu-

mista, yltiöpäistä rohkeutta hypätä silloinkin, kun ei ole varma, kantavatko siivet. Miten tällaisia taitoja voi opettaa maailmassa, jossa koulutuksen odotetaan johtavan menestykseen sekä taloudellisessa merkityksessä että yhteiskunnallisessa arvostuksessa? Voiko työn vieroksuntaa harjoittavaa ihmistä kutsua taitavaksi, jos tekemättömyys antaa luonnolle mahdollisuuden villiintyä, monimuotoistua, ennallistua monien tehokkuutta lisäävien toimenpiteiden sijasta?

Lorvehdin. Makoilin sängyllä, kävelen tunturissa, uin joessa, meressä, mutaisissa lätäköissä, ja kaikkialla ajatukset mellastavat pääni sisällä. Eiteminen alkaa, kun tartun kynään, siveltimeen, kaivertimeen, alan tehdä jälkiä erilaisille pinnoille. En ymmärrä, miten tämä on kääntynyt tällaiseksi: se minkä piti olla joutilaisuutta, siis tekemiseen valmistautumista, satunnaisten havaintojen haalimista, kehollisia kokemuksia ja matkantekoa, ystävien ja perheen kanssa oleilua, tuntuukin yhtäkkiä touhuamiselta, hengästyttävältä heilumiselta, jossa kiiruhdan milloin minnekin. Teen vimmatusti ties mitä tekemättä mitään. Ja kun teen tarkoituksellisesti, koen siirtyneeni ajattomuudessa tekemättömyyteen.

Heti kun alan niin sanotusti tehdä oikeaa työtä, siis taiteilijan työtäni, minun laskeutuu rauha, ja päästän irti. Pienestä kuvasta avautuu eteen koko maailmankaikkeus, ja valo loistaa viivojen muodostaman tiheikön lävitse kuin kylmä täysikuu tai polttava aurinko. Grafiikka on siirtämisen ja välittymisen taidetta. Moni ajattelee, että varsinainen luova työ on tehty luonnos- ja suunnitteluvaiheessa ja painolaatan työstäminen on vain jonkinlainen tek-

ninen vaihe. Henkilökohtaisesti koen grafiikan prosessin yhteistyönä materiaalin kanssa. Minä tahdon yhtä, ja joskus aine tahtoo toista, ja sitten syntyy jotakin ihan uutta. Tässä on taiteen voima: teoksen tahto, jolle antautuessa tulee taiteen merkitsemäksi ja samalla kannattelemaksiksi. Teokselle voi antautua vain suostuessaan ei-tekemisen tilaan, vaikka tekee taukoamatta.

Yhteiskuntatieteilijät Päivi Rantala ja Anu Valtonen (2015) ovat tutkinut päiväunia ja luovaa työtä tekevien ihmisten kokemuksia unen mahdollistavista äänimaisemista. Vaikka tutkimuksen ensisijainen kysymys liittyi hiljaisuuden tematiikkaan ja ääniin päiväunien yhteydessä, nousi aineistosta esille muun muassa pohdinta päiväunien oikeutuksesta. Saako päivällä nukkua? Minä voisin puolestani kysyä, onko nukkuminen päivällä, siis päiväunet, lorvimista, lorvahtelua vai aivojen huoltoa? Kuten Rantala ja Valtonen kysyvät, kuka saa nukkua päivällä, minä kysyn, kuka saa lorvata rauhassa, vailla huonoa omatuntoa tai ulkomaailman paheksuntaa? Tricia Hearsey (2022) kirjoittaa levosta vastarintana. Hän kehottaa ihmisiä lepäämään, uneksimaan, vastustamaan ja kuvittelemaan. Hearsey liputtaa päiväunien, nokosten puolesta silloinkin, kun maailma paheksuu.

Juuri taiteen, elämän ja kurinalaisuuden mahdollisuuden tähden haluan ajatella lorvimista, antaa itselleni ja muille luvan lorvahdella, lorvia ja lorviskella. Kyselen vastaantulijoilta, onko heillä lupa lorvia, kuka saa lorvia ja mikä ero on lorvimisella, lorvahtelulla, lorviskelulla ja joutilaisuudella? Onko lupa lorvia sidottu luokkaan, varallisuuteen, työllisyyteen tai työttömyy-

teen? Kuka saa harjoittaa ei-tekemisen itsekuria, ja kenen täytyy tehdä, vaikkei tahtoisikaan? Onko lupa loria demokratian edellytys? Diktaattorit haluavat pitää alamaisansa alituisessa työntouhussa, jotta liialle ajattelulle ei jäisi tilaa. Tutkija Hanna Kuusela kirjoittaa kirjassaan *Syytös* (2024), että professorit ovat tehneet yliopistoista paikkoja, joissa kolmasosa vuodesta haetaan rahaa, toinen kolmasosa arvioidaan, ansaitsevatko muut rahaa, ja viimeinen kolmannes jännitetään, saako itse rahaa – ja lopulta onnitellaan kateellisina heitä, jotka saivat. En kuitenkaan syyttäisi asiaintilasta professoreita, koska he eivät ole luoneet tulostavoitteisiin perustuvaa rahoitusjärjestelmää yliopistoille. Numeronikkarit ovat muualla, eivätkä he lorvehdi, vaan täyttävät tuntemattomien valtioiden käskyjä. Ovatko diktaattorit alkaneet hallita myös yliopistoja? Onko täällä aikaa ja tilaa ajatella? Onko meillä lupa loria? Onko makoi-lu mahdollista muualla kuin maan alla?

Turpeen alla ajattomuudessa

Filosofi Anne Conway (1631–1679) eli aikana, jolloin Descartes kirjoitti mielen ja kehon erillisyydestä. Ihmisen nähtiin olevan jotakin aivan muuta kuin muut elolliset olennot. Conway kuului Cambridgen platonisteihin ja oli Henry Moren oppilas. Conwayn pääasiallinen filosofinen teksti *Principles of the Most Ancient and Modern Philosophy* julkaistiin Conwayn kuoleman jälkeen anonymina 1690. Conway argumentoi voimakkaasti kartesiolaista maailmankuvaa vastaan ja väitti, että me kaikki elolliset, kasvit, mineraalit, ihmiset, eläimet, olemme yhtä: ”yea, daily experience teaches us that

Species of diverse Things are changed, one into another, as Earth into Water and water into air and air into fire.... and also stones are changed into metals and one metal into another...and in animals, worms are changed into flies...and so on, and in the end a human is changed into earth” (Conway 1690). Conway ei puhunut ei-inhi-millisistä eläimistä ja muista vaikeasti muodostuvista käsitteistä, vaan julisti meidän kaikkien olevan samaa lajia. Voimme muuttua toinen toisiksemme, kokea itse kukin metamorfoosin. Maaksi pitää minun jälleen tuleman.

Siispä Conwayn innoittamana laskeudun maan alle, turvetaloon, joka on kuin elävä organismi ja jonka sisällä tulen osaksi maanväkeä. Voisiko täällä lorvahtaa edes pienen hetken? Tinna Grétarsdóttir ja Sigurjón Baldur Hafsteisson Islannin yliopistosta (University of Iceland) johtivat tutkimushanketta *Turfiction*,² jonka merkeissä tutkimusryhmän kanssa vierailimme islantilaisissa vanhoissa turvetaloissa. Oleilimme ulkosalla, hengitimme maan tuoksua turpeen alla. Aistimme kiireettömästi yhteyttä maahan. Perinteisellä turvetalolla on kahdet kasvot. Pääsisäänkäynnin puolelta talo on kuin mikä tahansa puinen maalaistalo harjakattoineen, mutta kun kierrät talon taakse, näky on toinen. Talo häviää lähes kokonaan ruohomättäiden alle, ja vain pienten ikkunoiden pilkistys ruohikon seasta kertoo ihmisasumuksen olevan jossakin maan alla. Ja kun astuu sisälle taloon, ei voi välttyä tunte-masta itseään kuuluvaksi yhteen lajiin kaikkien muiden maanalaisten otus-

2 <https://turfiction.org/collaboration-with-sotan-and-bio-art-society/>

ten kanssa. Turvetalo on outo paikka, joka nielaisee asujan maan sisälmyksiin, käytäviin, joista toiset johtavat syvemmälle maan alle ja toiset vievät lautalattioiden ja laudoitettujen seinien peittämiin huoneisiin. Turpeen ja kivien kerrokset vuorottelevat seinämissä ja antavat turvallisen asuin-sijan kaikenlaisille ja kaikenkokoisille ötököille. Ihmisenä saattaisin muuttua talon ruoansulatuksen seurauksena maaksi, mullaksi, toislaajisten ravinnoksi. Ajatus ei ole pelottava, vaan jollakin tapaa rauhoittava. Maaksi pitää minun jälleen tuleman. Grétarsdóttir ja Hafsteinsson (2020) kutsuvat Islannin turvetaloa superorganismiksi, monilajiseksi kokonaisuudeksi toisiinsa sotkeutuneita juuria, jäkälää, maaperää, sieniä, myseeliä, mikrobeja, kiviä, puuta, hyönteisiä, lemmiä, lampaita, koiria, ihmisiä – vain muutamia mainitakseni. Turvetalo voidaan kokea menneisyyden perinnön tilana, mutta myös tulevaisuuden tilana. Turvetalo on arkkitehtuuriltaan rakentunut siten, että se on aidosti inhimillisten ja ei-inhimillisten olentojen yhteisluo-mus ja asumus, minkä rakentuminen vaatii aikaa. Aikaa vaatii myös turvetalossa elävien yhteisön muodostuminen eläväksi organismiksi, kuten min-kä tahansa yhteisön syntyminen. On oltava läsnä ajassa ja paikassa.

Hengittelen maanalaisuutta ja välillä käyn ruohikolle makoilemaan katse yläilmoihin suunnattuna. Kävelen rinnettä ylöspäin veden ääniä seuraillen. Tulen virtaavan veden luo ja mietin, että ei se ole joki, eikä se ole puro, joeksi liian kapea, puroksi taas leveä. Riisun vaatteet ja astun jääkylmään veteen. Ehkä hippusia ihostani lähtee virran mukana jonnekin, missä uoma auke-

nee ja vesi tulee osaksi suurempaa vetä. Näinköhän minusta voisi tulla joki? Olenko nyt Chuangtsen kuvaileman teottoman toiminnan äärellä? Olenko kirjailija Pentti Haanpään (1976) jalanjäljissä astelemassa autioilla teillä, sumuisilla pellonpientareilla ainoana tehtävänäni havainnoida hiljaisuutta, satunnaisia lintujen ääniä ja kuunnella sisäisen maailman kohinaa, josta sitten joskus aikojen päästä muodostuu sanoja, lauseita, kokonaisia kertomuksia?

Lepo!

Olenko päässyt yhtään lähemmäksi lorvehtimista? Makustelen, miten ajallisen keston suhteen levähtäminen eroaa lepäämisestä, nukkuminen nukahtamisesta, lorvahdus lorvehtimisestä, saati sitten lörvimisestä. Lorvahduksen ajallinen kesto on ehdottomasti lyhyempi kuin lörvimisen. Lorvahdus voisi siis olla yhteiskunnallisesti hyväksytympää kuin lörviminen, mutta olisiko se ajattelun kannalta edullisempää kuin varsinainen lörviminen, pitkäaikaistekemättömyys? Lorvahdus on kuin hetkellinen repsahdus, horjahdus, joka vaatii korjausliikkeen ja suunnan tarkistuksen. Paluun oikealle uralle, turvalliselle tielle.

Hidastaminen, tekemättömyys, maailmasta vetäytyminen, hiljainen vastarinta vallitsevaa kulttuuria kohtaan kytee aina jossakin, ja ennalta arvaamatta se syttyy liekkiin. Eero Tarasti (2005, 8) kirjoittaa positiivisesta vastarinnan kulttuurista tieteen ja taiteen parissa. Tarasti puhuu sankareista, joiden sankaruus perustuu voimasta pidättäytymiseen, ei-tahtomiseen ja ei-tekemiseen, noihin Chuangtsen kirjaamiin hyveisiin. Tarasti kirjoittaa

mahdollisuudesta valita eri vaihtoehtojen välillä. Vastarinta on mahdollista vain aidon valinnan kautta, ja valinnan mahdollisuus lisää resistanssia (Tarasti 2005, 22). Mietin omia mahdollisuuksiani valita teottomuuden tie. Voinko saada enemmän valitsemalla vähemmän? Vähemmän virallista työaikaa ja siitä saatavaa rahallista korvausta, ja enemmän aikaa henkilökohtaiseen ajan kuluttamiseen, siis taiteen ja tutkimuksen tekemiseen. Kanadalaiset professorit Maggie Berg ja Barbara K. Seeber (2016) kirjoittivat kirjan akateemisen työn järjestöä kiireestä. Heidän ulostulonsa oli vastarinnan ele vallitsevaa nopeuden kulttuuria kohtaan. Kirjan julkaisemisesta on kohta kymmenen vuotta, eikä mikään ole muuttunut, nopeus on vain kiihtynyt ja tulostavoitteet koventuneet. En odota enää instituutioiden tekävän korjausliikettä puolestani. Yliopisto ei lorvahda, vaikka sen hallitus saattaisi hetkellisesti horjahtaa. Kaikki maailman aika on puolellani, ja minulla on mahdollisuus valita.

Lorvahdus on liian lyhytkestoista tekemättömyyttä mahdollistaakseen teottoman toiminnan. Teottomuus vaatii lorvimista ilman aikarajaa, ilman nopeaa paluuta kaidalle tielle. Vaadin lorvimisen oikeutta kyetäkseen toimimaan taiteilijana ja tutkijana. Vaadin lorvimisen oikeutta sinullekin, kuka lienetkin, sillä ajattelun taitoa me kaikki tarvitsemme. Nyt äkkiä maanalisiin, tuonilmaisiin, joen viileään syliin, jotta läsnäolo olisi mahdollista. Nopeasti, nopeasti! Ja sitten lepo.

Kirjallisuus

Berg, M. & Seeber, B. K. 2016. The slow professor: challenging the culture of speed in the academy. University of Toronto Press.

Blanchot, M. 2003. Kirjallinen avaruus. Helsinki: Ai-ai.

Conway, A. 1690. Principles of the most ancient and modern philosophy. <https://plato.stanford.edu/entries/conway>

Erkkilä, J. 2016. From being nobody to be called somebody and finding oneself as everybody: looking at art pedagogies in the past and present. Teoksessa: I. Hartshorne, D. Moloney & M. Quaife (eds.), Teaching painting: how painting can be taught in art school? Black Dog Publishing, 89–92.

Erkkilä-Hill, J. 2024. Taiteilijan äänellä, käden kertomana. Kirjoituksia Kuvataideakatemiasta 11. Taideyliopiston Kuvataideakatemia.

Gielen, P. 2020. Sensuous science, on the threshold between fact and fiction – an afterword. Teoksessa: N. Wynants (ed.), When fact is fiction – documentary art in the post-truth era. Antennae-Arts in Society, 205–219.

Grétarsdóttir, T. & Hafsteinsson, S. 2020. Pulses for future architecture. TERA 1, 90–108.

Haanpää, P. 1976. Muistiinmerkintöjä vuosilta 1925–1939. Otava.

Hegel, G.W.F. 1842/2013. Taiteenfilosofia, johdanto estetiikan luentoisiin. Gaudeamus.

Hearsey, T. 2022. Rest is resistance. Aster Octobus Publishing.

Hirvi-Ijäs, M. 2014. 22 tapaa: Taiteellinen ajattelu suomalaisessa nykytaiteessa. Parvs.

Kuusela, H. 2024. Syytös: Muuan akateeminen komitragedia. Vastapaino.

Leavy, P. 2013. Fiction as research practice: short stories, novellas and novels. Routledge.

Martin, A. 1990. Hiljaisuus taloni lattialla / The Silence on the floor of my house. Vapaa Taidekoulu.

- Nieminen, P. 1991. Joutilaan vaelluksesta: Lukuja Chuangtsen kirjasta. Otava.
- Noë, A. 2015. Strange tools, art and human nature. Farrar-Strauss Giroux.
- Proust, M. 2017. Kadonnutta aikaa etsimässä: 10, Jälleenlöydetty aika. Otava.
- Rantala, P. & Valtonen, A. 2015. Päiväunilla, äänten virrassa. Teoksessa: M. Kaartinen (toim.), Hiljaisuuden kulttuurihistoria. Turun yliopisto, Kulttuurihistoria, 169–195.
- Sacks, O. 2017. The river of consciousness. panBooks.
- Tarasti, E. 2005. Vastarinnan semiotiikkaa: oleminen, muisti, historia – merkkien vastavirta. Synteesi 1/2005, 2–29.
- Varto, J. 2017. Taiteellinen tutkimus: Mitä se on? Kuka sitä tekee? Miksi? Aalto-yliopisto. Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu.

Acta Lapponica Fenniae

1. Lapin kivennäisvarat / Herman Stigzelius, Pentti Ervamaa, 60 s., 1962.
2. Schefferus, Johannes: Lapponia, 1674. Suom. Tuomo Itkonen, 492 s., 1963. Alkup. Acta Lapponica 2.
3. Settlement and economic life in the district of the Lokka reservoir in Finnish Lapland / Jaakko Havukkala, 46 s., 1964.
4. Bedrock and its influence on the topography in the Lokka-Porttipahta reservoir district, Finnish Lapland / Heikki Niini, 54 s., 1964.
5. An investigation of reindeer husbandry in Finland / Reijo Helle, 66 s., karttal., 1966.
6. Some contributions to the question of Dutch traders in Lapland and Russia at the end of the sixteenth century / Jorma Ahvenainen, 53 s., 1967.
7. Über die regionale Differenzierung der Landwirtschaft im Län Lappland / Uuno Varjo, s. 346-364, 1968; Erip.: Acta geographica 20, n:o 24.
8. Lapin ilmastokirja = Climate of Lapland, . 94 s., 1974.
9. Lapin tutkimuspoliittinen ohjelma / toim. Jukka Yliniemi ja Olli Saastamoinen, 115 s., 1975.
10. Lapin kasvivarat = Plant resources in Lapland / toim. Paavo Kallio, 141 s., 1978.
11. Lapin tutkimusyksiköt = Research in Finnish Lapland / toim. Aulis Ritari, 47 s., 1982.
12. Geologinen Pohjois-Suomi / julk.: Lapin tutkimusseura r.y., toim. Ahti Silvennoinen, 100 s., 1984.
13. Lapin tutkimus tänään: Lapin tutkimusyksiköt tutkimuksen eri aloilta / toim. Seppo Aho ja Tiina Keränen, 72 s., 1986.
14. Kultasymposiumi 12.-13.8.1987, Tankavaara, Sodankylä = Gold symposium 12.-13.8.1987 Tankavaara, Sodankylä / toim. Ilkka Härkönen, 72 s., 1988.
15. Lapin metsäkirja / toim. Olli Saastamoinen ja Martti Varmola, 199 s., 1989.
17. Lapin tutkimuspoliittinen ohjelma / Marja Mäkinen, 54 s., 1994.
18. Lapin tutkimusyksiköt: toiminta, resurssit ja tulevaisuus / Aulis Ritari ja Veli-Matti Kaihua, 61 s., 1994.
19. Lapin tutkimusseura 1959-1999 / toim. Heikki Annanpalo, 54 s., 1999.
20. Kuolan niemimaalla käyneiden suomalaisten tiedemiesten matkakertomuksia / Leif Rantala, 118 s., 2008.
21. Mikä Lappi on ja mikä siitä voi tulla? / toim. Pertti Sarala, Pasi Lehmuspelto ja Leena Suopajarvi, 83 s., 2009.
22. Ylä-Lapin metsien käytön ristiriidat – näkökulmia kestävään käyttöön / toim. Mikko Hyppönen, Sirkka Tapaninen ja Pertti Sarala, 47 s., 2010.
23. Lokka muutosten näyttämönä / toim. Leena Pyhäjärvi, Maria Hakkarainen, Timo Helle, Seija Tuulentie, Mervi Autti ja Pertti Sarala, 80 s., 2011.
24. Pohjoinen puhtaus / toim. Rainer Peltola ja Pertti Sarala, 104 s., 2012.
engl. The clean nature of the North / eds. Rainer Peltola and Pertti Sarala, 104 p., 2014.
25. Lapin geologiset luonnonvarat 2010 / toim. Pertti Sarala, 133 s., 2012.
26. Ihmisiä luonnossa – luonnonvaratutkimuksen pohjoisia näkökulmia / toim. Seija Tuulentie, Leena Suopajarvi ja Pertti Sarala, 111 s., 2015.
27. Kiertotalouden ja sivuvirtojen hyödyntämisen mahdollisuudet Lapissa / toim. Pasi Rautio, Marja Uusitalo ja Pertti Sarala, 43 s., 2016.
28. Lapin elinvoima / toim. Leena Suopajarvi ja Seija Tuulentie, 49 s., 2017.

29. Kestävää metsätaloutta kairoilla / toim. Pasi Rautio, Jaakko Repola, Hannu Salminen ja Heli Ilola, 49 s., 2020.
30. Hidasta matkailua kiihtyvässä maailmassa / toim. Seija Tuulentie, 75 s., 2025.