

LIKKUVIA UTOPIOITA, HIDASTAMISEN POLITIIKKA

Tutkimus nuorista liikkeessä
ilmastokriisin ajassa

MIKKO PIISPA

Liikkuvia utopioita, hidastamisen politiikkaa

Tutkimus nuorista liikkeessä
ilmastokriisin ajassa

AKATEEMINEN VÄITÖSKIRJA, YHTEENVETO-OSA

Liikkuvia utopioita, hidastamisen politiikkaa

Tutkimus nuorista liikkeessä
ilmastokriisin ajassa

MIKKO PIISPA

Nuorisotutkimusverkosto/
Nuorisotutkimusseura
Verkojulkaisu 172

NUORISOTUTKIMUSSEURA RY.
NUORISOTUTKIMUSVERKOSTO



Nuorisotutkimusverkoston julkaisut

Tiede

Teosten sisältö ja tyyli ovat akateemisten kriteerien mukaisia.

Kenttä

Erilaiset raportit ja selvitykset.

Liike

Ajankohtaiset yhteiskunnalliset puheenvuorot.

Kansi: Tuomo Tuovinen

Taitto: Tanja Konttinen

Nuorisotutkimusseura on saanut tukea tähän julkaisuun
opetus- ja kulttuuriministeriöltä.

© Nuorisotutkimusseura ja tekijä

2022. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura,
verkkojulkaisu 172, *Tiede*

ISBN 978-952-372-036-7

ISSN 1799-9227

Julkaisujen tilaukset: <http://www.nuorisotutkimusseura.fi/>

Sisälllys

Tiivistelmä	7
Abstract	9
Kiitokset	11
Luettelo väitöskirjaan sisältyvistä artikkeleista	15
1 Aluksi: tutkimuksen motivaatio ja tausta	17
Tutkimusongelma ja tutkimusasetelma	22
Tutkimuksen kannalta oleelliset tutkimuskeskustelut	26
2 Yhteiskunnalliset lähtökohdat: liikkuva maailma ja kriisien aika	29
3 Nuorten liikkuvuus ja suhde ilmastokriisiin	34
4 Nuoret yhteiskuntaa uudistamassa	39
Nuorten ilmastoliikehdintä ja yhteiskunnalliset liikkeet	40
Elämäntapalajit vaihtoehtoisina urheilun ja tekemisen muotoina	42
5 Keskeiset tutkimusteoriat ja -metodit	47
Liikkuvuustutkimus	47
Utopia metodina	49
Käsitteellisistä valinnoista	52
6 Tutkimuksen toteuttaminen ja aineistot: monimenetelmäinen nuorisotutkimus	55
Tutkimusaineistot	55
<i>Surf-matkaajien temaattiset elämäntarinahaastattelut</i>	56
<i>Ilmastoaktivismietnografia ja aktivistien haastattelut</i>	59
<i>Aineistojen ulottuvuudet</i>	61
Analyysimenetelmät	64
Tutkimuseettiset kysymykset	66
7 Väitöskirjan artikkelien näkökulmat ja kontribuutio tutkimusongelman kannalta	70

8	Liikkumisen ja matkustamisen merkitykset	72
	Nautinto ja elämäntapa	72
	Kosmopoliittisuus, liikkuvuus ja ylirajainen kanssakäyminen pääomina	74
9	Matkustamisen ekologiset ulottuvuudet	76
	Arvojen ja käytänteiden väliset ristiriidat	76
	Ekologinen sovittelu yksilötason ratkaisuna	77
10	Arkipäivän liikkuvat utopiat	80
	Hidastamisen nautinto ja politisointi	80
	Elämysrationaalisuus kapitalismikritiikkinä	83
11	Utooppinen unelmointi ja utooppiset ihanteet	87
	Utopioiden arvopohja ja ideaalit: kohtuuden ja hidastamisen utopioita?	88
	Hidastaminen: lainattua, soviteltua ja radikaalia?	91
12	Lopuksi: utopiat näkökulmana nuorten yhteiskuntaa uudistavaan potentiaaliin	94
	Lähteet	102
	Liitteet: haastatteluteemarungot	124

Tiivistelmä

MIKKO PIISPA: LIKKUVIA UTOPIOITA, HIDASTAMISEN POLITIIKKAA. TUTKIMUS NUORISTA LIIKKEESSÄ ILMASTOKRIISIN AJASSA

Väitöskirjassa tutkitaan nuorten liikkuvuutta ja liikkuvia käytänteitä niiden asettuessa ristiriitaan ilmastokriisin ja sen aiheuttaman huolen kanssa. Kiinnostuksen kohteena ovat paitsi ne valinnat, joita ristiriitatilanteesta seuraa, myös sellaiset utooppiset toiminnan ja ajattelun tavat, jotka voivat tarjota ratkaisuja tilanteeseen. Näin selvitetään myös mahdollisia näkökulmia siihen, miten liikkuvuus ja matkailu voisivat muuttua ekologisesti kestävämmiksi, ja pohditaan, voidaanko utopiametodia hyödyntävän analyysin kautta saada lisäymmärrystä siihen, miten nuoret uudistavat yhteiskuntaa. Tutkimusasetelman lähtökohtana on liikkuvuustutkimuksen (ns. mobilities-paradigman) mukaisesti, että maailma on ”liikkuva”, ja siten liikkuvuutta uudistavilla käytänteillä ja ihanteilla on potentiaalia uudistaa yhteiskuntaa laajemminkin.

Tutkimuksen yhteiskunnallisena taustana ja lähtökohtana on tilanne, jossa ihmiskunta elää ennennäkemättömän liikkuvuuden aikaa, mutta jossa matkailu ja liikkuvuus tuottavat ilmastoa lämmittäviä päästöjä samalla, kun ilmastokriisi etenee ja sen hillintä edellyttää laajoja ja monialaisia toimia. Tämän päivän nuoret ovat myös kasvaneet ajassa, jossa heiltä jopa odotetaan liikkuvuutta muun muassa sen oletettavasti tuottamien hyötyjen vuoksi, mutta he ovat myös laajasti tietoisia ja huolissaan ilmastokriisistä. Koronapandemian myötä matkailu ja liikkuminen vähentyivät dramaattisesti, mutta sen päästöjä vähentävä vaikutus voi hyvinkin jäädä lyhytaikaiseksi. Koronan aiheuttama shokki muodostaa kuitenkin yhdenlaisen tilaisuuden arvioida liikkuvuuden ja matkailun kulttuureja, käytänteitä, politiikkaa ja teknologiaa uudelleen. Koronakriisi huomioidaan tutkimuksessa väistämättömänä vaikuttavana tekijänä, mutta samalla tiedostaen, että ilmastokriisi sekä sen ja liikkuvuuden ristiriita muodostavat ajallisesti koronaa edeltävän ja sitä pitkäaikaisemman dilemman.

Tutkimusaineistoina toimivat vuosina 2016 ja 2017 tehdyt surf-matkaajien elämäntarinahaastattelut (n = 20) ja alkuvuoden 2020 aikana kerätty nuorten ilmastoaktivismia havainnoiva monipaikkainen etnografinen aineisto, josta hyödynnetään etenkin ilmastoaktivistien haastatteluja (n = 18). Rinnakkain tarkasteltuina aineistot täydentävät toisiaan ja tarjoavat mahdollisuuksia vertailuihin. Surf-matkaajilla ja ilmastoaktivisteilla on yhtäläisyyksiä – muun muassa kansainvälinen ja kosmopoliittinenkin orientaatio – mutta oletusarvoisesti he lähestyvät liikkuvuuden ja ilmastokriisin ristiriitaa eri tavoin. Pelkistäen tämä voidaan ilmaista siten, että aineistot avaavat sitä, kuinka liikkuvat nuoret (surf-matkaajat) suhtautuvat ilmastokriisiin ja toisaalta kuinka ilmastonuoret suhtautuvat liikkuvuuteen.

Väitöskirja pohjautuu neljään alkuperäisartikkeliin, joista kahdessa analysoidaan surf-matkaajien haastatteluja, kahdessa ilmastoaktivisteja koskevaa aineistoa.

Yhteenvedoartikkelissa hyödynnetään niin sanottua utopiametodia. Väitöskirja on sosiologista nuorisotutkimusta, mutta se kytkeytyy myös moniin muihin tutkimuskeskusteluihin. Menetelmällis-teoreettisesti tärkeitä ovat liikkuvuustutkimus ja utopiametodiin liittyvä tutkimuserinne. Muita olennaisia tutkimustraditioita ovat matkailututkimus, yhteiskuntatieteellinen ilmastotutkimus, ilmastoaktivismin tutkimus sekä nuorten vapaa-ajan ja elämäntapojen tutkimus.

Tutkimustulokset osoittavat, että niin surf-matkaajille kuin nuorille ilmastoaktiivisille liikkuvuus ja matkailu ovat tärkeitä sekä niiden tuottaman nautinnon että muun muassa henkilökohtaiseen kasvuun liittyvien hyötyjen vuoksi. Ristiriita ilmaston ja matkailukäytänteiden välillä kuitenkin tiedostetaan, ja yksilötasolla sitä ratkotaan muun muassa erilaisin ekologisen sovittelun keinoin. Utopiametodia hyödyntävä analyysi paljastaa kuitenkin myös jaettuja ja laajempaa yhteiskuntakriittistä potentiaalia kantavia, niin sanottuja arkipäivän utooppisia toimintatapoja. Tällaisia ovat muun muassa ilmastoaktivistien suosima ja jakama maata pitkin matkustamisen käytänte sekä surffaajien elämäntapa, jossa elämyshakuisuus ja matkustaminen ovat usein prioriteetteja suhteessa työntekoon ja muihin ”normaalielämäntapoihin” ja suorittamiseen liittyviin odotuksiin. Utooppisen unelmoinnin tasolla surf-matkaajia ja ilmastoaktivisteja yhdistävät kohutuullisuuden ja hidastamisen ihanteet. Niiden viitoittamana sekä surf-matkaajat että ilmastoaktivistit peräänkuuluttavat kulttuurista muutosta, jota he jo osin pyrkivät itse elämään todeksi, mutta myös yhteiskunnan järjestelmätasolle yltäviä poliittisia toimia, joiden myötä ilmastokriisin ja liikkuvuuden ristiriitaa voitaisiin ratkoa.

Abstract

MIKKO PIISPA: MOBILE UTOPIAS, POLITICS OF SLOWING DOWN – RESEARCH ON YOUNG PEOPLE ON THE MOVE DURING THE ERA OF CLIMATE CRISIS

This PhD thesis studies young people's mobility and mobile practices, as they are currently in conflict with the climate crisis and the resulting worries caused by it. The analysis focuses not only on the individual choices being made, but also on utopian actions and ideals that could offer solutions to the dilemma. This opens up potential views on how mobility and travel could become ecologically more sustainable, while also considering if utopia as a method could shed further light on how young people seek to renew society. The starting point for the research setting was that, following the so-called mobilities paradigm, the world today is 'on the move', and thus, the practices and ideals that renew mobility also have the potential to renew society at large.

The study is set in a historical and social context in which people are currently living in an unforeseen era of mobility, but also where mobility and travel cause emissions that are warming the planet and where mitigating the climate crisis calls for broad and multi-faceted action. Young people have grown up in a society that expects them to be mobile, but also where they widely share an awareness and concern over the warming climate. The Covid-19 pandemic dramatically reduced mobility, but the effect it had on reducing emissions could well be short-lived. Nevertheless, the shock caused by the coronavirus may serve as a window into re-examining the cultures, practices, politics and technologies of mobility and travel. While this study recognises the coronavirus crisis as an unavoidable issue with pronounced effects, the climate crisis and how mobility conflicts with it is nonetheless a dilemma that spans a longer period of time than just the pandemic.

The research data consist of life-story interviews with surfer-travellers, collected during 2016 and 2017 (n = 20), and multi-sited ethnographic data on young climate activists – of which principally interviews (n = 18) with young climate activists are utilised in the analysis at hand – collected during the first half of the year 2020. As these datasets are analysed side by side, they offer complementary views and open up possibilities for comparison. While surfer-travellers and young climate activists share commonalities – such as an international and even cosmopolitan orientation – in principle they approach the conflict between the climate crisis and mobility from different angles. Simply put, the datasets shed light on how mobile youth (surfer-travellers) regard the climate crisis, and how climate youth regard mobility.

The thesis is based on four original research articles, two of which analyse the interview data on surfer-travellers and two the data on young climate activists. The sum-

marising article utilises utopia as a method. The PhD thesis principally adopts a youth sociological orientation, but it is also connected to various other research traditions and discussions. The so-called mobility paradigm and utopian studies are theoretically and methodologically crucial to the study. Other important traditions include tourism research, social studies on climate change, research on climate activism and leisure studies.

The results demonstrate that mobility and travel are important for both the surfer-travellers and young climate activists, as they are a source of enjoyment as well as individual growth. Both surfer-travellers and young climate activists recognise the conflict between the climate crisis and their mobile habits, and solutions on an individual level include compromises and compensation. Additionally, analysis based on a utopian method reveals shared habits that carry broader social critiques, namely so-called everyday utopian practices. These include the practice of overland travel favoured and shared by young climate activists and a surfer lifestyle wherein the experiences and enjoyment of the lifestyle and travel it entails are often prioritised over career and other expectations of a 'normal life course'. On the level of utopian dreaming, the surfer-travellers and young climate activists share the ideals of moderation and slowing down. Guided by these ideals, they call for cultural change, which they are at least partly already prefiguring, but also social and systemic political action to address the conflict and discord between the climate crisis and mobility.

Kiitokset

Tämä väitöskirjatyö ei ole ollut vailla mutkia ja yllättäviäkin käännteitä. Niillä oli siinä määrin vaikutusta myös koko rupeaman kulkuun, että käsittelem niitä oleellisimmilta osin väitöskirjan varsinaisessa tekstiosuudessa, luvussa 1. Mutta mitä tulee työni kannalta oleellisiin ihmisiin ja muihin tahoihin, on aiheellista lausua lukuisia kiitoksia. Yritän muistaa teidät kaikki – jos jonkun unohdan, pahoittelen jo näin etukäteen.

Ensinnäkin kiitän lämpimästi kaikkia, jotka ovat osallistuneet tutkimukseeni informantteina ja haastateltavina. Olen kiitollinen antamastanne ajasta ja ajatuksistanne. Opin paljon, ja ilman teitä tämä väitöskirjatutkimus ei olisi ollut mahdollinen. Kiitän myös kaikkia heitä, jotka ovat muilla tavoin perehdyttäneet minua tutkimiini ilmiöihin ja mahdollisesti myös suositelleet minulle haastateltavia henkilöitä.

Lena Näre on ollut alusta saakka työni ensisijainen ohjaaja. Kiitän sinua Lena kärsivällisyydestä, tarkkanäköisyydestäsi, kannustavuudestasi ja myös lempeydestäsi. Silloinkin kun olen ollut turhautuneimmillani, olet jotenkin onnistunut valamaan riittävästi uskoa, että vielä kannattaa jaksaa. Olet huippu, ja olen oppinut sinulta valtavasti. Mikko Salasuo on toiminut toisena ohjaajanani. Mikon kanssa minulla on ollut mahdollisuus tehdä yhteistyötä jo pitkään, tutkijanurani alkumetreiltä, jo ennen kuin suostuin miettimäänkään mitään mahdollisia väitöskirjoja. En voine kiittää sinua riittävästi siitä, että minulla on ollut mahdollisuus tulla tutkijaksi ja tehdä se omalla tavallani.

Nutopia-hankkeen vetäjänä toiminut Tomi Kiilakoski on ollut paitsi väitöskirjani osajulkaisun IV yhteiskirjoittaja, myös korvaamaton vanhempi kollega väitöskirjahankkeen viimeisten parin vuoden aikana. On ollut suuri ilo tehdä yhteistyötä, oppia sinulta sekä tarvittaessa kysyä neuvoa ja vaihtaa ajatuksia. Samaan hengenvetoon mainitsen myös Nutopia-kollegani Anni Ojajärven, jonka kanssa olen saanut paitsi kunnian tehdä töitä yhdessä, myös keskustella maailmanmenosta, tieteen tekemisestä ja muusta tärkeästä ja vähemmän tärkeästä. Jättimäiset kiitokset Tomi ja Anni.

Kiitän väitöskirjani esitarkastajia Päivi Armilaa ja Teppo Eskelistä omistautuneesta ja innostavasta palautteesta sekä asiantuntevista huomioista, jotka auttoivat minua parantamaan työtäni sen viimeistelyvaiheessa. Lausun kiitokseni myös Suvi Salmenniemielle lupautumisesta vastaväittäjäkseni.

Nuorisotutkimusverkosto ja sen kanssa tandemissa Nuorisotutkimusseura on ollut tähänastisen tutkijanurani ajan eräänlainen kotipesäni, johon olen saanut mahdollisuuden palata aina silloin tällöin erilaisten tutkimushankkeiden muodossa. Kaiken kukkuraksi minulle aukeni mahdollisuus julkaista tämä väitöskirja Nuorisotutkimusseuran julkaisusarjassa. Kollektiivisesti kiitän kaikkia Nuorisotutkimusverkoston ja Nuorisotutkimusseuran tutkijoita ja työntekijöitä, niin nykyisiä kuin vanhoja tuttuja – ja toki myös kaikkia muita mainioita ja inspiroivia kollegoita, joiden kanssa minulla on ollut ilo työskennellä vuosien varrella. Erikseen kiitän lisäksi seuraavia nuorisotutkijoita, jotka ovat myötä-

vaikuttaneet väitöskirjaani muun muassa kommentoimalla tutkimussuunnitelmiani, suosittelemalla hakemuksiani ja/tai muutoin toimineet keskustelukumppaneina ja sparraajina: Tommi Hoikkala, Helena Huhta, Antti Häkkinen, Merja Kylmäkoski, Sofia Laine ja Leena Suurpää.

Kiitän myös Nuorisobarometrin 2018 toimittajia Elina Pekkarista ja Sami Myllyniemeä mahdollisuudesta osallistua kyseiseen barometriin artikkelilla, jonka tekeminen oli tärkeä etappi väitöskirjatyöni kannalta – vaikkakaan se ei ole tämän väitöskirjan osajulkaisu – sekä Siirtolaisuusinstituuttia apurahasta, joka edesauttoi tuota työskentelyä. Samia kiitän myös yhteistyöstä analyysiartikkelissamme, joka ilmestyi *Yhteiskuntapolitiikka*-lehdessä alkuvuodesta 2019 ja joka oli sekin tärkeä astinkivi väitöskirjaprosessissani. Samassa hengessä kiitän myös Panu Pihkalaa, jonka kanssa minulla on ollut ilo tutustua, vaihtaa ajatuksia ja kirjoittaa muutama julkaisukin vuoden 2020 aikana. Huikkaan myös terveiseni Olli Seurille ja Antto Vihmalle, joiden kanssa jaetut ajatukset sekä kahvi-/teehetket ”Vallilan keskusaukiolla” tuulettivat sopivasti päätäni väitöskirjan yhteenveto-osuutta kirjoittaessani. Tuomo Tuovista kiitän teoksen kannen toteutuksesta.

Helsingin yliopiston Sosiaalitieteiden tohtoriohjelman alla kokoontunutta Comparative Study of Social Change -väitöskirjaseminaaria, sen vetäjiä Lena Närettä ja Sirpa Wredeä sekä kaikkia osallistujia kiitän keskusteluista, palautteesta ja kommentista, jotka potkivat väitöskirjahankettani eteenpäin.

Väitöskirjatyöni eteni pätäkittäin ja sykäyksittäin johtuen paljolti rahoituksen periodimaisesta ja katkonaisesta luonteesta. Esitän joka tapauksessa lämpimät kiitokseni niistä kausista, kun rahoitusta oli. Nämä kiitokset menevät Oskar Öflundin rahastolle, Nuorisotutkimusseuralle ja Suomen kulttuurirahastolle apurahoista, sekä Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitralle Nutopia-hankkeen rahoittamisesta. Nutopian tiimoilta kiitän Sitran Mikko Dufvaa, Jenna Lähdemäki-Pekkistä ja Mari Pantsaria sekä Nutopia-hankkeen ohjausryhmää.

Sitten henkilökohtaisimpiin kiitoksiin. Kiitän äitiäni ja isääni, jo eläköityneitä tieteentekijöitä Maria Forsmania ja Matti Piispaa. He tekivät pitkät ja hienot urat yhteiskuntatieteiden parissa, eikä liene täysin sattumaa, että päädyin itsekkin alalle. Mutta ennen kaikkea kiitän teitä tietysti minua kaikessa tukeneina ja rakkaina vanhempina, joilta olen saanut ja oppinut niin paljon. Sanat eivät riitä, mutta tiedätte kyllä. Ja tietysti kiitän samalla myös maailman rakkainta siskoani Saaraa ja hänen perhettään.

Kaikkein perinpohjaisimmat kiitokset lausun Anna-Sofialle. Olet kaikkein lähimpin ja jokapäiväisimmin nähnyt väitöskirjatyöni vaiheet – innostuksen ja inspiraation hetket, mutta myös turhautumiset ja kyllästymiset. Kiitos kun olet kaikesta huolimatta kannustanut ja sietänyt ajoittain ärtyisääkin väitöskirjantekijää. Ja ennen kaikkea kiitokset siitä, että olet erottamaton toverini.

Hiljattain edesmenneellä kummitädilläni Tuula Laaksovirralla oli tapana kirjoittaa lyhyitä tekstejä, joita hän kutsui ”haituiksi”. Linaaan tähän loppuun pätjän Tupun haitusta ”Nurkan takana”:

”(...) Kirjoitan.
Tiedän, ettei maailma muutu.
Ehkä kuitenkin saan jonkun kurkistamaan nurkan taa. (...)”

Mikko Piispa
Helsingissä 15.2.2022

Luettelo väitöskirjaan sisältyvistä artikkeleista

- I Piispa, Mikko (2022) In Search of Waves: A Life Course Analysis of the Mobile Lifestyle of Finnish Surfer-travellers. *YOUNG* 30 (1), 22–38. <https://doi.org/10.1177/11033088211009127>.
- II Piispa, Mikko (2021) Liquid lifestyles, mobile dreams. The threefold liquidity of a surfer-traveller lifestyle. *Annals of Leisure Research*. DOI: 10.1080/11745398.2021.2015411 (first published online).
- III Piispa, Mikko (2021) Travelling by ground – young climate activists and the everyday utopia of sustainable travel. *Applied Mobilities*. DOI: 10.1080/23800127.2021.2015822 (first published online).
- IV Piispa, Mikko & Kiilakoski, Tomi (2021) Towards climate justice? Young climate activists in Finland on fairness and moderation. *Journal of Youth Studies*. <https://doi.org/10.1080/13676261.2021.1923677> (first published online).

Artikkeleihin viitataan tekstissä yllä mainituilla roomalaisilla numeroilla.

Selvitys artikkelin “Towards climate justice? Young climate activists in Finland on fairness and moderation” (väitöskirjan artikkeli IV) yhteiskirjoittajuudesta:

Artikkelin tutkimusidea on Piispan kehittämä. Piispa teki artikkelin pohjana toimivan empiirisen raaka-analyysin, ja kaksi kolmannesta (12/18) tutkimusaineistona toimivista haastatteluista oli Piispan tekemiä. Alkuperäinen ajatus oli tutkia nuorille ilmastoaktivisteille keskeisiä arvoja ja ideaaleja, joiden oli analyysissä tunnistettu olevan oikeudenmukaisuus ja kohtuus. Tomi Kiilakosken keskeinen ehdotus ja kontribuutio oli rakentaa analyysikehikko John Rawlsin oikeudenmukaisuusteorian (“justice as fairness”) varaan. Analyysin myöhemmässä vaiheessa empirian yhdistäminen teoriaan ja metodologiaan oli kirjoittajien yhteistyötä. Tässä prosessissa artikkelin lopullinen rakenne, analyysin teoreettinen koherenssi sekä johtopäätökset saivat muotonsa.

1 Aluksi: tutkimuksen motivaatio ja tausta

Mulla on tosi vähän materiaa mukana. Mulla on farkut, mulla on parit shortsit, mulla on yhtet kengät. [...] Että ehkä mä oon löytänyt sen onnen tosi vähästä, tai semmosesta minimalistisesta elämästä missä mä en tarvii hirveesti mitään. Muuta kuin sen rakkaimman ihmisen mun lähelle, ja sen rakkaimman harrastuksen. Ruokaa neljä kertaa päivässä. Ja ei herätyskelloa. [...] Mulla on vapaus päättää mun oman päivän kulusta, että mitä mä haluan tehdä, jotenkin elää siinä hetkessä.

Yllä oleva sitaatti on eräältä haastattelemlaltani surf-matkaajalta. Siihen tiivistyy paitsi matkojen iloja, myös monia surf-matkailun ihanteita, kuten kiireettömyys ja vapaus. Väitöskirjatutkimukseni alkuperäinen motivaatio, syksyltä 2015, kumpusi halusta tutkia juuri jotain tällaista – siis nuorten matkailuun ja liikkumiseen liittyviä elämäntapoja ja niiden takaa löytyviä merkityksiä. Lopulta väitöskirjani sai sisältöjä ja suuntia, joita en aloittaessani osannut arvata.

Tässä tutkimukseni motivaatiota ja taustaa käsittelevässä luvussa koenkin tarpeelliseksi avata väitöskirjahankkeeni kaarta ja samalla näköalaa siihen, kuinka maailma on muuttunut viimeisten noin 6–7 vuoden kuluessa, ja kuinka väitöskirjaprosessi voi olla arvaamaton ja heitellä tekijänsä tutkimuskeskusteluista toisiin ennen kuin sen lopullinen muoto alkaa jäsentyä. Kohdallani myös väitöskirjatyöskentelyn prekaarius venytti prosessia, ja se vaikutti väistämättä myös itse tutkimukseen. Tämän johdanto-tekstin kautta toivoakseni myös alustavasti hahmottuu, kuinka nuorten elämyshakuiset ja huolettomatkin elämäntavat ovat kohdanneet maailman ja ajan, jossa ilmastokriisin näkymät ovat alkaneet konkretisoitua ja olemme pyytämättä saaneet päälle maailmaa ravistelevan pandemian. Tällä kaikella, sekä myös sattumalla, on ollut vaikutusta siihen, millaiseksi väitöskirjani fokus on lopulta muotoutunut. Myöhemmissä luvuissa kerron tarkemmin muun muassa aineistoon ja metodologiaan liittyvistä ratkaisuksista, mutta sivuan niitäkin tässä luvussa.

Väitöskirjahanketta suunnitellessani aikomukseni oli kerätä aineistoa nuorten reppureissaus- eli travellerikulttuurista (ks. esim. Hottola 1999; Sørensen 2003; Richards & Wilson 2004; Larsen, Øgaard & Brun 2011; Cohen 2011). Suomessa aihetta on tutkittu suhteellisen vähän – esimerkiksi Petri Hottolan tutkimuksista oli kulunut jo parikymmentä vuotta, eikä Hottolan aineisto painottunut Suomesta lähtöisin oleviin reissaajiin tai nuoriin, vaan hänellä oli kansainvälinen aineisto. Koin, että tämä monien nuorten jakama elämäntapa tarvitsisi perusteellisen ja ajankohtaisen analyysin, etenkin kun reissaamisesta oli tullut yhä massamuotoisempaa ja helpompaa. Näppituntumani oli, että muun muassa *Madventures*-sarjan innoittamana reppureissuista oli tullut mo-

nille Suomessa asuville nuorille vähintään nuoruuteen kuuluva siirtymäriitti tai jopa pitkäkestoinen elämäntapa. Ajatukseni oli tehdä reppureissaus-etnografiaa ja kerätä sen ohessa haastatteluaineistoa. Vastaavia metodeja on käytetty aiemmissa tutkimuksissa (esim. Hottola 1999; Sørensen 2003; Iaquinto 2016; Jensen, Scarles & Cohen 2015). Mielessäni oli lähestyä matkailuelämäntapoja tämän päivän ”nomadismina” (Richards & Wilson 2004; ks. myös Korpela 2009). En kuitenkaan halunnut tutkia ainoastaan elämäntapaa, vaan asettaa sen yhteiskunnalliseen ”kriisien ajan” kontekstiin – mielessäni oli etenkin ilmastokriisi, joka tuntui asettuvan ristiriitaan fossiilisia päästöjä kasvattavan matkustamisen kanssa, mutta myös se hiukan epämääräinen kapitalismin horisontti, jossa muun muassa työn tulevaisuus on hämärän peitossa. Tätä kirjoittaessani huomaan, että ilmastokriisin painotus on entisestään voimistunut tutkimusasetelmissani ja -intresseissäni sitten väitöskirjahankkeen aloittamisen vuonna 2016, syistä joihin etenen tuota pikaa.

Päädyn kuitenkin väitöskirjarupeamani aloitettuani keräämään tutkimusaineistoa reppureissaajien sijaan surffaajista. En ole itse surffaaja – muutaman kerran olen käynyt laudan kanssa aalloilla haukkaamassa vettä ja hiekkaa todetakseni, että tämä on vaikeaa mutta myös potentiaalisesti hauskaa – mutta koin, että surffaus on eräänlaisena liikkuvana elämäntapana (ks. esim. Cohen, Duncan & Thulemark 2015; Rickly 2016) reppureissauksen ”naapurissa”. Minulla oli myös tutkimustaustani suoma ikkuna surffaukseen sitä kautta, että olin perehtynyt niin sanottuihin elämäntapalajeihin aiemmassa, huippu-urheilijoita koskevassa tutkimushankkeessa (ks. Salasuo, Piispa & Huhta 2015; Piispa 2013; ks. myös Willing ym. 2019). Haastattelimme tuolloin muun muassa lumilautailijoita ja kiipeilijöitä, mutta emme surffaajia – heitä kun ei Suomessa maailman huipulla ole. Joka tapauksessa elämäntapalajien logiikka ja kulttuuri olivat minulle entuudestaan tuttuja, ja se avasi esiyymmärrystä surffaukseen. Surffaus tarjosi myös jollain tapaa kulttuurisesti helpommin rajattavan ja lähestyttävän kontekstin kuin yleisajatus ”reppureissaajista”, joka on vain jossain määrin matkailun käytänteiden ja usein enemmänkin identifikaation ja itsemäärittelyn kautta muodostuva kategoria (esim. Larsen, Øgaard & Brun 2011). Surffaajien määrittely oli hieman helpompaa: heitä yhdistävät paitsi tietyt (ala)kulttuurisesti ja ylijalaisesti jaetut arvot ja ideaalit sekä eritasoiset surffari-identifikaatiot, myös aivan konkreettinen aktiviteetti, siis surffaus (ks. esim. Ford & Brown 2006; Stranger 2011).

Kun kesällä 2016 Oskar Öflundin säätiön pienen apurahan turvin aloitin aineistonkeruun surffaajien haastatteluilla, pidin selvänä, että keräisin jotain toisenlaista täydentävää aineistoa myöhemmin. Muutamien avainkontaktien ystävällisen avun kautta pääsin nopeasti alkuun, ja he osasivat suositella minulle haastateltavaksi matkustelevia surffaajia. Monet totesivat haastatteluissa, että surffaus ja matkustelu kulkevat lähes käsi kädessä Suomessa: vaikka on myös surffaajia, jotka keskittyvät surffaamaan vain tai pääasiassa Suomessa, suuri osa matkustaa ulkomaille säännöllisesti surffattavien aaltojen perässä. Lisäksi useat heistä korostivat, että surffauselämäntapa on saanut alkunsa tyyppillisesti

matkoilla, jossain missä on helpommin surffattavia ja aloittelijoille sopivampia aaltoja kuin Suomessa. (Ks. artikkeli I.) Suomi-surffiin voidaan sitten keskittyä, kun taitoja on hieman karttunut ulkomailla. Näin ainakin argumentoitiin vuosina 2016 ja 2017 – liekö tämä muuttunut tai muuttumassa koronapandemian pakotettua surffaajatkin paikallisemmille aalloille, jää tulevien tutkimusten selvitettäväksi.

Syksyllä 2016 sain vielä Nuorisotutkimusseuralta pienen apurahan, jonka turvin päätin jatkaa hyvin alkanutta haastatteluaineiston keruuta. Tein lisää haastatteluja vuoden 2017 puolella ja perehdyin samalla surffausta ja liikkuvia elämäntapoja koskevaan tutkimuskirjallisuuteen. Kesän 2017 päätteeksi minulla oli kasassa 20 haastattelua, ja totesin aineiston saavuttaneen varsin hyvän saturoitumisasteen. Tämä aineistokokonaisuus oli siten valmis, ja oli aika alkaa rakentamaan väitöskirjan kokonaisuutta ja saada kasaan toinen sopiva aineisto. Pohdin ja hain rahoitusta erityyppisille aineistoille pohjaavilla ideoilla: matkablogeja, Nuorisobarometri-aineistoa ja niin edelleen. Pulmakseni vain koitui se, että en saanut pitkäkestoisempaa työskentelyrahoitusta väitöskirjaani.

Vuosina 2017–2019 väitöskirjaprojekti ja jatko-opinnot kulkivatkin lähinnä muun arjen ja työn ohessa. Sen sijaan osallistuin töideni kautta esimerkiksi yhteiskunnallisia sukupolvien koskevaan keskusteluun (Piispa 2018), mikä oli sikäli merkityksellistä, että sen kautta pystyin työstämään myös ajatuksia nuorten sukupolvien suhteesta matkailuun ja ilmastonmuutokseen. Yksi tärkeä etappi oli Nuorisobarometrin 2018 aineiston pohjalta kirjoittamani tutkimusartikkeli, jonka työstämiseen sain pienen apurahan Siirtolaisuusinstituutilta. Artikkelin ilmestyi keuhällä 2019 (Piispa 2019). Pitkään aikomukseni oli sisällyttää se väitöskirjaan, mutta vuoden 2020 Nutopia-tutkimushanke ja siinä kerätty aineisto (joita käsittelen hieman tuonnempana) muuttivat väitöskirjakokonaisuuden fokusta sen verran, että päätin jättää Nuorisobarometri-artikkelin sivuun. Siitä huolimatta sen työstäminen tarjosi tärkeän kiintopisteen sen ymmärtämiselle, mikä rooli liikkuvuudella, matkustamisella ja kosmopoliittisuuden ajatuksella on Suomessa asuvien nuorten keskuudessa. Viittaankin kyseiseen artikkeliin useammassa väitöskirjaani sisältyvässä artikkelissa, ja siihen kytkeytyvät tutkimuskeskustelut kosmopoliittisuudesta ja liikkumisen epätasa-arvoisuuksista ovat olennaisia myös työni kokonaisuuden kannalta.

Samoihin aikoihin, ennen koronapandemian saapumista, tapahtui merkittävä käänne, joka vaikutti siihen, mikä muodostuisi väitöstutkimukseni toiseksi aineistoksi. Aloitan siitä, että loppuvuodesta 2018 päätimme kirjoittaa Sami Myllyniemen kanssa analyysi-artikkelin nuorten suhteesta ilmastonmuutokseen. Minua oli jo pidempään vaivannut se, että kotimaisessa nuorisotutkimuksessa (ja oikeastaan yhteiskuntatieteissä ylipäätään) ei oikein osattu rakentaa ilmastokriisiä käsitteleviä tutkimusasetelmia ja tuottaa tästä tärkeästä aiheesta tietoa. Nuorisobarometreissa 2016 ja 2018 oli kysytty aiheesta, mutta vuoden 2016 barometrin aineisto oli jäänyt ilmastokulman suhteen nähdäkseni alikäytölle. Ehdotin Samille, että tekisimme aiheesta analyysin. Sami tilasto-osajana löysi kiinnostavia uusia näkökulmia aineistoihin, ja lopulta analyysimme tarkasteli nuorten

tietoja, huolta ja toimintaa. Näiden voi ajatella muodostavan eräänlaisen ketjun, jossa tieto ilmastonmuutoksesta johtaa huoleen (tämä oli vuosien 2016 ja 2018 barometreissa jo nähtävissä), ja huoli mahdollisesti edelleen toimintaan (tätä ei vielä analyysiartikkelimme kirjoitushetkellä, marraskuussa 2018, ollut nähtävissä). Eduskuntavaalit olivat horisontissa keväällä 2019, joten päätimme, että emme lähtisi työstämään täysipainoista vertaisarvioitavaa tutkimusartikkelia – se ei olisi ikinä ehtinyt ulos ennen vaaleja. Halusimme omalta pieneltä osaltamme vaikuttaa siihen, että vaalien alla puhuttaisiin ilmastosta tutkimustietoon perustuen ja että nuorten barometreissa artikuloima huoli ilmastosta tulisi näkyviin. Hallitustenvälisen ilmastopaneelin IPCC:n vuoden 2018 raportti oli juuri ilmestynyt lokakuussa, ja ilmassa oli tuntua, että nyt keskustelussa oli edessä suunnanmuutos. Kun marraskuussa laitoimme analyysin kasaan, emme vielä nähneet, kuinka nuorten ilmastoliikehdintä oli käynnistymässä myös Suomessa. Siinä vaiheessa, kun analyysimme tuli ulos *Yhteiskuntapolitiikka*-lehdessä helmikuussa 2019 (Piispa & Myllyniemi 2019), moni asia oli muuttunut. Julkisuudessa ei enää tarvittu äänitorveksi nuorisotutkijoiden artikkelia, vaan nuoret olivat ottaneet megafonin kaksin käsin itselleen. He aktivoituivat laajalla rintamalla, ja se vaikutti merkittävästi vaalien alla käytyihin keskusteluihin. Vaaleista tuli ”ilmastovaalit” (Tammi 2019; Tiuhonen & Vadén 2019; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021).

Yhtäkkiä nuorisotutkijoilla ei tuntunut olevan enää pulaa ideoista sen suhteen, miten nuorten suhdetta ilmastonmuutokseen tulisi tutkia. Minäkin aloin aiempaa ponnekkammin miettiä, miten tästä saisi kasaan hankkeen ja sille mielekkään tutkimusasetelman. Päädyin pohtimaan aihetta etenkin Nuorisotutkimusverkoston vastaavan tutkijan Tomi Kiilakosken kanssa. Alkusuksystä 2019 päätimme rakentaa tutkimusidean sen ympärille, että tutkisimme nuorten utopioita ilmastonmuutoksen ajassa. Halusimme välttää näkökulmaa, jossa nuoret nähdään ilmastokriisin kärsijöinä tai uhreina. Toisaalta nuorten ilmastoliikehdintä oli ilmiselvästi ottanut poliittisen aloitteen ja esittänyt vaatimuksia niin sanottujen ilmastotekojen tekemiseksi. Olimme varmoja, että näiden vaatimusten takaa löytyisi myös hienosyisempiä, pohdittuja ja tärkeitä ajatuksia siitä, millainen olisi hyvä tulevaisuuden yhteiskunta. Halusimme siis jäljittää utopioita. Joukkoomme liittyi myös nuorisotutkija ja etnografian konkari Anni Ojajärvi. Lopulta saimme rahoituksen Nutopia-nimellä kulkeneelle hankkeelle Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitralta ja pääsimme aloittamaan tutkimuksen helmikuussa 2020. Nuorten ilmastoliikehdintä oli edelleen hyvin aktiivista, ja erilaisia ilmastoaiheisia keskustelutilaisuuksia, kuulemisia, seminaareja, mielenilmauksia ja niin edelleen järjestettiin lähes päivittäin jo pelkästään Helsingissä. Vaikutti siltä, että ilmasto oli varsin lyhyessä ajassa vakiintunut yhteiskunnallisten puheenaiheiden kärkisijoille. Tässä nuorilla ilmastoaktivisteilla oli keskeinen rooli: monet alkuvuodesta 2019 aktivoituneet nuoret olivat edelleen mukana, ja uusia vaikutti liittyvän joukkoon jatkuvasti.

Ehdimme aloittaa tämän huippukiinnostavan monipaikkaista etnografiaa hyödynnettävän tutkimuksen, ja kalenterimme olivat täynnä erilaisia ilmastoaiheisia tapahtumia

koko keväälle 2020. Mutta sitten iski korona. Muistan, kuinka maaliskuun alussa alkoi hiipiä väijäämätön ja ylitsehyökkyvä tunne siitä, että tämä pandemia tulee pistämään elämämme ja yhteiskuntamme myllerrykseen ja että siinä sivussa myös tutkimusasetelmamme vaatisi uudelleenharkintaa. Tilanne konkretisoitui, kun (epäonnen?) perjantaille 13.3.2020 suunniteltu suuri kansainvälinen ilmastomielenosoitus, joka Suomessakin olisi järjestetty lukuisissa kaupungeissa, peruttiin vain päivää tai muutamaa etukäteen. Tuo viikko oli dramaattinen käännekohta monella tasolla: etnografinen osallistuva havainnointi peruuntui paitsi ilmastomielenosoitusten suhteen siltä perjantailta, myös tulevien viikkojen ja kuukausien tapahtumien suhteen ennalta määrittämättömäksi ajaksi. Ja tietysti paljon laajempi seuraus oli se, että samalla kun korona peruutti ilmastomielenosoitukset konkreettisesti, se tuuppasi kaikki muut yhteiskunnalliset keskustelunaiheet, myös ilmaston, rujosti sivuun. Maailma, valtiot ja kansalaiset olivat yhtäkkiä terveyteen kohdistuvan uhan edessä, jonka hidastaminen ja väistäminen oli ymmärrettävästi prioriteetti. Tämä muuttui päivä päivältä ja viikko viikolta kouriintuntuvammaksi, kun esimerkiksi ihmisten liikkumista alettiin rajoittaa dramaattisesti. En tietenkään voinut olla pohtimatta myös sitä, mitä nuorten liikkuville elämäntavoille tapahtuu tässä kaikessa rytkäksä. Se jäisi nähtäväksi. Tätä kirjoittaessani, lähes kaksi vuotta myöhemmin, emme vielääkään täysin näe vastausta siihen, millaiseksi niin sanotun post-Covid-19-ajan liikkuminen muodostuu (ks. myös Mostafanezhad 2020; Salmela 2020; Mach & Ponting 2021; Hopkins 2021).

Tätä tekstiä kirjoittaessani niin sanotun koronakevään 2020 (joka ei jäänyt viimeiseksi) muistot ovat samaan aikaan pelottavia, hämääviä ja aavemaisia, mutta toisaalta niihin muodostunut etäisyys auttaa hahmottamaan tuon ajankohdan kokonaisuutta. Tuossa hetkessä emme kuitenkaan voineet vain jäädä toimeettomiksi, vaan meillä oli tutkimushanke tehtävänä, ja olimme sopineet rahoittajan kanssa työstävämme tutkimusraportin syksyyn 2020 mennessä (Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020). Etnografian sijaan aineistonkeruumenetelmäksi muodostui verkossa toteutettava netnografia (Kozinets 2015), mikä oli luontevaa senkin vuoksi, että ilmastoaktivismi siirtyi pitkälti nettiin, kuten Twitteriin. Kuten monet muistavat, kotikoneella vietetty aika lisääntyi huomattavasti keväällä 2020, ja meille se tarkoitti myös netnografista kenttätyötä verkon ilmastoliikkeitä ja -keskusteluja seuraten. Toisaalta haastattelujen rooli tutkimusaineistona korostui, ja selvitimme nopealla aikataululla, kuinka voisimme tehdä tutkimushaastattelut etänä ottaen huomioon muun muassa tutkimusetiikkaan liittyvät kysymykset uudessa tilanteessa ja uusin välinein. Pääsimmekin jatkamaan haastatteluaineiston keruuta suhteellisen pian, ja lopulta teimme Nutopia-hankkeen aikana yhteensä 18 haastattelua, joista suurimman osan etäyhteydellä. Samalla jaoimme tutkimusryhmämme sisällä ajatuksia siitä, millaisin tavoin korona vaikuttaa ilmastoaktivismiin, ilmastopolitiikkaan, demokratiaan, nuoriin ja niin edelleen. Koimme, että vaikka sattuma oli kohdellut tutkimushankettamme arvaamattomin ja osin onnettomin tavoin, olimme tuon samaisen sattuman kautta myös oikeassa hetkessä oikean teeman kanssa.

Nyt oli aika tutkia, millaista yhteiskuntaa ja kulttuuria tulisi rakentaa päällekkäisten kriisien runnomassa ajassa (ks. esim. Gills 2020; Hopkins 2021). Kuten Tero Toivanen (2020) *Tiede & edistys* -lehden pääkirjoituksessa osuvasti kysyi keväällä 2020: ”kuka haluaa takaisin normaaliin?” Koronasta aikanaan toipuvan ihmiskunnan olisi syytä rakentaa jotain uutta, kestävämpää ja inhimillisempää.

Nutopia-hanke johdatti minut vielä uusien tutkimuskeskustelujen äärelle: utopia-perinteeseen nojaavan tutkimuksen ja metodiikan (esim. Bloch 1986; Rahkonen 1996; Wright 2010; Levitas 2013; Cooper 2014; Lakkala 2017; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020) sekä yhteiskunnallisten liikkeiden tutkimuksen (esim. Laine 2011; della Porta 2020; Blühdorn & Deflorian 2021) pariin. Samalla oli väistämätöntä pysytellä kärryillä nuoria ja ilmastokriisiä koskevasta tutkimuksesta, jonka määrä oli yhtäkkiä lisääntynyt lähes räjähdysmäisesti verrattuna aikaan, jolloin kirjoitin Sami Myllyniemen kanssa analyysimme (Piispa & Myllyniemi 2019). Onnekseni rinnallani oli taitavia kollegoita, joten keskusteluja ei tarvinnut ”ottaa haltuun” yksin. Syksyllä 2020 minulle alkoi kirkastua ajatus siitä, että väitöskirjani keskeinen ulottuvuus olisi käsitellä nuorten tapoja uudistaa yhteiskuntaa, ajatella ja toimia totutusta poikkeavin tavoin – siis eräänlaisia arkipäivän utopioita ja niiden taustalla piileviä arvoja. Väitöskirjani kytkeytyy useisiin tutkimuskeskusteluihin, joita olen osin jo sivunnut ja joihin palaan vielä tarkemmin, mutta pohjimmiltaan se on sosiologista nuorisotutkimusta (“youth sociology”). Tutkimusaineistoni – surf-matkaajien haastattelut ja monipaikkainen ilmastoaktivismietnografia haastatteluineen – tarjoavat tutkittavaan ilmiöön laadullisia näköaloja. Liikkumisen teema on edelleen mukana, sillä juuri liikkumisen käytänteet ja niiden takaa löytyvät arvot konkretisoivat analyysia. Ja edelleen olen utelias sen suhteen, voiko liikkuvuuden ja ilmastokriisin ”törmäyskohdassa” syntyä paitsi kitkaa ja ristiriitoja, myös sopeutumista ja luovia ratkaisuja. Näistä viimeksi mainitut voivat olla eräänlaisia utopioita, jotka tarjoavat ituja yhteiskuntiemme tarvitsemalle muutokselle. Ilmastokriisin ajassa ja liikkuvuuden ja matkailun ekologisten ongelmien ajassa sille on ehdottomasti tarvetta.

Tutkimusidean kehittymisen myötä ja tutkimuksen yhteiskunnallisen relevanssin vahvistumisen lisäksi piti vain saada rahoitus, jotta väitöskirjan saisi rauhassa viimeistelyä. Näin kävi, kun Suomen Kulttuurirahasto myönsi minulle apurahan, ja maaliskuusta 2021 eteenpäin pääsin keskittymään väitöskirjaani puolen vuoden ajan. Vaikka koronaväsämys painoi henkilökohtaisestikin, kuten monia muitakin meistä, ainakin nyt näytti siltä, että väitöskirjalle olisi lähitulevaisuudessa valmistumispäivänsä.

TUTKIMUSONGELMA JA TUTKIMUSASETELMA

Esittelin edellä tutkimusintressini ja sen, kuinka olen käsillä olevaan tutkimusasetelmaan päätenyt. Tiiviisti ilmaistuna tutkimusongelmana on ymmärtää nuorten liikkuvuutta

ja liikkuvia käytänteitä niiden asettuessa ristiriitaan ilmastokriisin ja sen aiheuttaman huolen kanssa. Tarkemmin ottaen tutkimusongelma jakautuu seuraaviksi alakysymyksiksi, joiden kautta pyrin ratkomaan sitä:

1 Liikkuvuus:

- mitä liikkuvuus merkitsee tutkittaville nuorille?
- millaisia valintoja ja ratkaisuja he tekevät tilanteessa, jossa liikkuvuuden merkitykset törmäävät tietoisuuteen ilmastokriisistä?

2 Utopiat:

- millaisia arkipäivän utopioita liikkuvuuden ja ilmastotietoisuuden törmäyskohdassa muodostuu?
- millaisia utooppisia, ilmastokriisin huomioivia unelmointeja ja ihanteita on paikannettavissa?

Näiden kysymysten kautta pyrin synteesisomaisesti analysoimaan, millainen on utopioiden taustalla vaikuttava arvomaailma ja laajempi yhteiskuntakriittinen potentiaali. Samalla, eräänlaisena nuorisotutkimuksen metodologis-teoreettisena kontribuutiona, tarkastelen, voidaanko utopiametodia (Levitas 2013; Cooper 2014; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020; metodi esitellään tarkemmin luvussa 5) hyödyntävän analyysin avulla saada lisäymmärrystä niistä tavoista, joilla nuoret uudistavat yhteiskuntaa.

Tutkimusaineistoina toimivat surf-matkaajien haastattelut (n = 20) sekä nuorten ilmastoaktivismia havainnoiva monipaikkainen etnografinen aineisto, josta hyödynnetään etenkin sen yhteydessä tehtyjä haastatteluita (n = 18), joita avaan tarkemmin luvussa 6. Artikkelimuotoisen väitöskirjan kokonaisuus rakentuu neljän artikkelin varaan, jotka esittelen luvussa 7.

Tutkimusasetelmani ennako-oletuksena on, että liikkuvuuden ja ilmastokriisin/-tietoisuuden kohdatessa syntyy ristiriitoja sekä arvojen ja toiminnan välistä epäsuhtaa. Aiempi tutkimustieto monelta osin tukee tällaista oletusta (ks. esim. Antimova, Nawijn & Peeters 2012; Ruuska & Hakkarainen 2015; Büchs 2017; Hill & Abbott 2009; ks. myös Hirvilammi 2015). Tarkastelen sitä, mitä ratkaisuja tähän epäsuhtaan etsitään, ja ennen kaikkea sitä, syntyykö tässä törmäyskohdassa jotain uutta ja uudistavaa – jotain sellaista, joka voisi toimia pikemminkin osana ratkaisua kuin osana ongelmaa. Tämän selvittämisen apuna sovellan utopiametodia, jonka kautta ikään kuin jäljitän liikkuvuuden utooppisia ituja tai toivon (“hope”, Bloch 1986) ja halun (“desire”, Levitas 2013) kipinöitä. Mutta jotta näitä voidaan paikantaa, on siis ensin tarkasteltava liikkumisen käytänteitä, merkityksiä ja arvoja sekä niiden suhdetta tietoisuuteen ilmastokriisistä.

Yksi tutkimukseni eräänlainen metatason kysymys on pohtia, voidaanko tutkimustulosten pohjalta löytää näköaloja siihen, miten liikkuvuus ja matkailu voisivat muuttua kestävämmiksi. Tämä oli myös yksi varhaisimmista syistä sille, että halusin tutkia nuorten

liikkuvuutta ilmastokriisiin ajassa: halusin selvittää, voisiko nuorilta oppia jotain tässä hankalassa tilanteessa. Jos otamme liikkuvuustutkimuksen (“mobilities”, ks. esim. Sheller & Urry 2006; Hannam, Butler & Paris 2006) mukaisesti lähtökohdaksi, että maailma on ”liikkuva” (ks. myös Lehtonen 2013), ovat liikkuvuutta potentiaalisesti uudistavat ideat väistämättä yhteyksissä myös laajemmin yhteiskuntaa uudistaviin ideoihin (ks. myös López-Galviz, Büscher & Freudendal-Pedersen 2020).

On myös syytä eritellä, millaisia ovat tutkimuskohteitteni, eli surf-matkaajien ja ilmastoaktivistien sosiaaliset ja kulttuuriset kontekstit. Toisin sanoen, mitä aiempaan tutkimustietoon ja tutkimusteorioihin tukeutuessa voidaan sanoa siitä, keitä he ovat ja mitä he edustavat käsillä olevassa tutkimusasetelmassa? Lähtökohtani on, että surf-matkaajat ovat *elämäntapaliikkuvuutta* (engl. “lifestyle mobilities”, Cohen, Duncan & Thulemark 2015; Rickly 2016) harjoittavia nuoria ja nuoria aikuisia, jotka edustavat kansainvälistä ja ylirajaista *surf-(ala)kulttuuria* (engl. “surfing subculture”, esim. Ford & Brown 2006, 59–82; Stranger 2011). Nuoret ilmastoaktivistit ovat puolestaan *aktivisteja*, jotka toimivat osana (nuorten) ilmastoliikehdintää, jonka käsitän niin kansallisilla kuin kansainvälisillä areenoilla toimivaksi *yhteiskunnalliseksi liikkeeksi* (engl. “social movement”, esim. della Porta 2020).

Epäilemättä molemmat tutkimusaineistot mahdollistaisivat erilaisia tutkimusasetelmiä yksinäänkin – esimerkiksi surf-elämäntapaa voisi tarkastella niin sanotun leisure studies -tutkimusperinteen kehyksessä tai ilmastoaktivismia yhteiskunnallisena liikkeenä¹. Toisaalta ilmastoaktivismi tarjoaisi yksinäänkin ilmeisen kehysten utopiametodia hyödyntävälle tutkimukselle ja erilaisten utooppisten toimintatapojen tarkastelulle. Ilmastoaktivisteihin rajattaessa liikkuvuusteema jäisi kuitenkin tarkastelussa herkästi sivuosaan.

Siispä lähtökohtani on, että tutkimusaineistot täydentävät toisiaan ja niiden avulla aukeaa hedelmällisiä mahdollisuuksia rinnakkaiselle ja vertailevalle tarkastelulle. Uskon, että tätä kautta minun on mahdollista sanoa jotain tuoretta ja kiinnostavaa, ja avata myös uusia väyliä kotimaiseen nuorisotutkimukseen. Aineistoilla on kiinnostavia

1 Nuorten ilmastoaktivismiin keskittyminen edellyttäisi nähdäkseni selkeämpää orientoitumista yhteiskunnallisten liikkeiden tutkimuksen traditioon (ks. esim. Hyvärinen 1985; Rasimus 2006; Ylä-Anttila 2010; Laine 2011; Luhtakallio 2019), jolla on Suomessa vahvat perinteet. Surf-matkaajien tutkiminen leisure studies -kehyksessä puolestaan saattaisi ajautua toistamaan elämäntapalajeihin liittyviä tutkimushavaintoja (ks. esim. Hänninen 2012; Rannikko 2018), vaikka tutkimuskohte sinänsä olisi uusi. Lisäksi haluan pitää liikkuvuuden mukana tutkimusasetelmassani. Huomaatan myös, että olen väitöskirjaprosessin aikana osallistunut toisaalla joihinkin sellaisiin tutkimuskusteluihin, jotka tässä väitöskirjassa jäävät vähemmälle huomiolle tai eivät ainakaan ole yltäneet väitöskirjaan sisältyviksi artikkeleiksi asti. Näillä tutkimuksilla on siitä huolimatta ollut vaikutusta siihen, millaiseksi tutkimusongelmani on rakentunut, sillä ne ovat syventäneet ymmärrystäni myös käsillä olevien aiheiden suhteen. Näitä ovat etenkin: Piispa 2018; Piispa & Myllyniemi 2019; Piispa 2019; Meriläinen & Piispa 2020; Piispa & Pihkala 2020; Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020; Piispa 2021; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021.

yhtäläisyyksiä: niiden analyysin kautta aukeaa näköaloja siihen, kuinka liikkuvuus ja ilmastokriisi ”kohtaavat” nuorten käytänteiden ja arvojen kautta, ja mitä kiinnostavaa tuossa kohtauspisteessä tapahtuu.

Keskeinen yhteinen tekijä tutkimilleni surffaajille ja ilmastoaktivisteille on, että heidän mahdollisuutensa liikkuvuuteen on globaalissa vertailussa etuoikeutettua ja länsimaisessa kontekstissa ”keskimääräistä” (middling, ks. Harris, Baldassar & Robertson 2020; ks. myös Conradson & Latham 2005). Anita Harris ja kumppanit (2020) käyttävät termiä ”middling” kuvatakseen sellaisia nuoria, joiden liikkuvuus ei ole korostetun etuoikeutettua muttei myöskään voimakkaan rajallista tai rajoitettua. Heidän liikkuvuutensa on yhteiskunnallisesti sallittua ja tuettua, ja heillä on sen harjoittamiseen soveltuvia pääomia. Vaikka tällainen liikkuvuus on leimallisesti keskiluokkaista (”middle class”), Harris, Baldassar ja Robertson (2020) kokevat, että termi ”middling” on tässä yhteydessä taipuisampi tai moniulotteisempi kuin sosio-ekonomiseen luokkaan nojaava määrittely: he katsovat, että luokkadynameikat ovat erilaisia eri maissa ja että nuorten liikkuvuus saattaa olla vuoroin etuoikeutettua, vuoroin ”prekaaria” heidän ollessaan liikkeessä² (mt., 1). On myös huomattava, että Suomessa tällaiset ”keskimääräiset” mahdollisuudet luovat pohjaa elämäntavoille ja -valinnoille, jotka voivat olla hyvinkin liikkuvia. Toisin sanoen ei tarvitse olla erityisen vauras tai muutoin etuoikeutettu, kun esimerkiksi ”hyvä passi”, koulutus, kielitaito tai vaikkapa lapsuuden rantalomien kautta muodostunut sosialisatio tarjoavat runsaankin liikkuvuuden mahdollistavia pääomia (esim. Murphy-Lejeune 2002; Piispa 2019; Cuzzocrea 2020; artikkeli I).

Sekä surf-alakulttuuri että nuorten ilmastoliikehdintä ovat ylijäisiä ja kansainvälisesti orientoituneita, ja molempien edustajilla on sekä liikkuvuuteen kytkeytyviä käytänteitä että niiden taustalla vaikuttavia arvoja ja ideaaleja. Voidaan katsoa, että molemmissa on kosmopoliittisia piirteitä (nuorten kosmopoliittisuudesta ks. esim. Amit & Barber 2015; Skrbis, Woodward & Bean 2014).

Sosiokulttuurisina konteksteina surf-alakulttuuri ja ilmastoliikehdintä tarjoavat sen sijaan kaksi erilaista näköalaa ilmastokriisiin ja ekologisiin kysymyksiin: surffaus on luonnosta riippuvaista toimintaa ja alakulttuuri, jonka piirissä surffauksen ja siihen liittyvän matkustamisen ekologisista ulottuvuuksista keskustellaan alati aktiivisemmin (esim. Hill & Abbott 2009; Borne 2018; Mach & Ponting 2021). Ja vaikka surf-elämäntavan ytimessä on elämyshakuinen toiminta, siihen on yhdistetty läpi lajikulttuurin historian myös kapinallisia elementtejä (esim. Wheaton & Beal 2003; Laderman 2017; ks. myös Piispa 2021; Hänninen 2012). Näiden lähtökohtien kautta voidaan olettaa, että surffaajilla on pohdittuja näkemyksiä ekologisiin kysymyksiin ja toisaalta myös yhteiskuntakriittistä potentiaalia. Ilmastoaktivismissa puolestaan ilmasto- ja ekokriisiin liittyvät kysymykset ovat itsestään selvästi poliittisen toiminnan keskiössä.

2 “Class dynamics vary across national contexts and young people often experience oscillations between positions of privilege and precarity when they are on the move.”

Toisaalta tämän päivän ilmastoliikehdintä on tutkimustiedon valossa leimallisesti ”kaupunkilaista” (esim. Wahlström ym. 2019; de Moor ym. 2020; Kettunen 2021), jolloin monien aktivistien luontosuhde ei välttämättä ole yhtä välitön kuin surffaajilla (ks. kuitenkin alkuperäiskansojen ilmastoaktivismi, esim. Schlosberg & Collins 2014; Mazzocchi 2020; ks. myös artikkeli IV).

Oletusarvoisesti ja tutkimuskirjallisuuteen nojaten voidaan siis lähteä siitä, että tutkimani ryhmät lähestyvät liikkuvuuden ja ilmastokriisin ”törmäskohtaa” eri tavoin ja erilaisin priorisoinnein. Tämä on lähtökohta, ja tutkimustulosten myötä pyrin selvittämään *millaisia* nämä lähestymistavat ovat, miten ne eroavat toisistaan ja mitä yhtäläisyyksiä niillä voi olla. Pelkistään: yhtäältä tutkin sitä, miten liikkuvat nuoret suhtautuvat ilmastokriisiin, ja toisaalta tutkin sitä, miten ilmastonuoret suhtautuvat liikkuvuuteen.

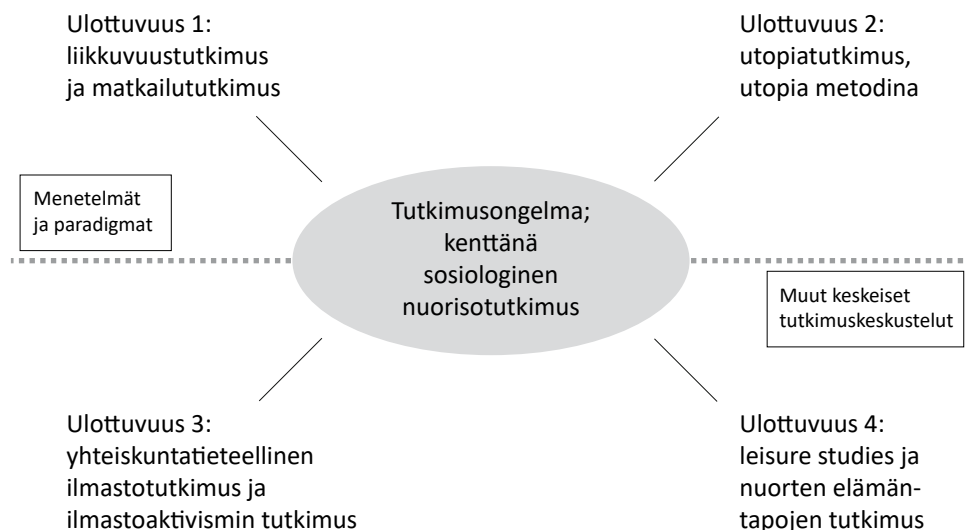
TUTKIMUKSEN KANNALTA OLEELLISET TUTKIMUSKESKUSTELUT

Lähden siitä, että väitöskirjatyöni on pohjimmiltaan sosiologista nuorisotutkimusta ja että väitöskirjallani kiinnityn ennen kaikkea kotimaisen nuorisotutkimuksen traditioon. Englanninkielisinä julkaisuina väitöskirjaan sisältyvät artikkelit osallistuvat myös erilaisiin kansainvälisiin tutkimuskeskusteluihin niin empiirisesti kuin menetelmällis-teoreettisesti. Nuorisotutkimukselle tyypillisesti (tai ainakin: ei-vieraasti) väitöskirjani on monialaista, moniaineistoista ja monimenetelmällistä. Nuorisotutkimus, kuten myös väitöskirjani kannalta muut keskeiset tutkimusalat – liikkuvuuden tutkimus (mobilities), utopiaa metodina ja (konkreettisia) utopioita koskeva tutkimus, vapaa-ajan (leisure) ja elämäntapojen tutkimus sekä yhteiskuntatieteellinen ilmastotutkimus – ovat monitieteisiä aloja, joissa sosiologisilla traditioilla ja menetelmillä on merkittävä roolinsa. Väitöskirjakokonaisuus artikkeleineen huomioiden osallistun niihin kaikkiin empiiristä, laadullista tutkimusta harjoittavana sosiologina. Aika näyttää, millaisen paikan empiiriset tulokseni saavat tulevissa tutkimuskeskusteluissa, mutta käyn tässä läpi tiiviisti, millaisiin aiempiin keskusteluihin väitöskirjani kytkeytyy.

Kotimaisella tutkimuskentällä väitöskirjani osallistuu seuraaviin, enemmän tai vähemmän vakiintuneisiin keskusteluihin: nuoria koskevaan yhteiskuntatieteelliseen ilmastotutkimukseen (esim. Piispa & Myllyniemi 2019; Pihkala ym. 2020; Meriläinen & Piispa 2020; Kettunen 2021; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; Albrecht ym. 2021), nuorten tulevaisuuskuvia ja -toiveita koskevaan tutkimukseen (esim. Ollila 2008; Särkelä & Suoranta 2016; Heikkilä ym. 2017; Salonen & Konkka 2017), nuorten elämäntapoihin, ja nimenomaisesti vapaa-aikaan liittyvään (leisure) ja elämäntapa(urheilu)lajeihin kytkeytyvään tutkimukseen (esim. Hänninen 2012; Piispa 2013; Ojala & Itkonen 2014; Liikanen & Rannikko 2015; Rannikko 2018; ks. myös Aaltonen & Berg 2014), sekä nuorten yhteiskunnallisten liikkeiden ja aktivismin tutkimukseen (esim. Rasimus 2006; Laine 2011; ks. myös Husso 2017). Lisäksi pyrin väitöskirjallani avaamaan uutta

tutkimuskeskustelua nuorten liikkuvuuteen ja matkailuun liittyen etenkin liikkuvien elämäntapojen ja elämäntapaliikkuvuuden suhteen ja hyödyntämään aiempaa eksplisiitsemmin liikkuvuustutkimusta (mobilities) kotimaisen nuorisotutkimuksen kehityksessä (aiemmista keskusteluista ks. kuitenkin Haikkola 2012; Kylmäkoski 2012; Martikainen & Haikkola 2010; Kivijärvi & Peltola 2016; Korpela 2009). Samalla tavoitteeni on silloittaa matkailu-/turismintutkimusta ja nuorisotutkimusta. Metodologisesti pyrin avaamaan näköaloja utopiametodin (esim. Levitas 2013; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020) hyödyntämiseen kotimaisessa, empiirisessä nuorisotutkimuksessa. Lisäksi tutkimukseni kytkeytyy aiempaan nuorisotutkimukseen siitä, millä tavoin nuoret uudistavat yhteiskuntaa (esim. Häkkinen ym. 2013).

Tutkimukseni kannalta keskeisiä tutkimuskeskusteluja on hahmoteltu kuviossa 1. Siinä yläpuolelle paikantuvat ulottuvuudet 1 ja 2 ovat paitsi tärkeitä tutkimuskeskusteluja, myös luovat tutkimuksen paradigmaan ja menetelmiin liittyvän pohjan; alapuolen ulottuvuudet 3 ja 4 ovat keskeisiä tutkimuskeskusteluja, joista tutkimukseni ammentaa ja joihin se osallistuu.



Kuvio 1. Tutkimuskeskustelujen ulottuvuudet (soveltaen Muukkonen 2018).

Väitöskirjani englanninkieliset artikkelit osallistuvat kansainvälisiin tutkimuskeskusteluihin. Näitä kontribuutioita erittelen kussakin artikkelissa erikseen tarkemmin, ja niistä on löydettävissä myös keskusteluyhteyksiin kytkeytyvä tutkimuskirjallisuus, mutta tiiviisti ne voidaan mainita tässä seuraavasti (ks. myös taulukko 1).

Artikkeli I osallistuu itsestään selvästi tutkimukseen surfauksesta ja surf-matkailusta, mutta lisäksi se silloittaa nuorisotutkimusta ja mobilities-traditioon liittyvää tutkimusta

etenkin vapaa-ajan liikkuvuuteen (“leisure mobilities”) kytkeytyen, ja osallistuu keskusteluun muuttuvasta nuoruudesta ja varhaisaikuisuudesta. Lisäksi sen metodologisena kontribuutiona voi pitää elämäntutkimusanalyysin hyödyntämistä.

Artikkeli II osallistuu niin ikään keskusteluun surffauksesta ja surf-matkailusta, mutta myös sen ekologisista vaikutuksista ja niiden seurauksista surf-elämäntavalle (ns. “sustainable surf” -tutkimus). Lisäksi artikkeli hyödyntää öljyyn liittyvää yhteiskuntafilosofista tutkimusta kytkeytyen myös liikkuvuuden ja matkailun kestävyyttä koskevaan keskusteluun. Sosiologisesti merkittäviä keskusteluja ovat Zygmunt Baumanin notkeaan moderniin (“liquid modernity”) liittyvät tutkimukset sekä näihin liittyvät, liikkuvuutta ja sen energiaperustaa kommentoivat tutkimukset (esim. Urry 2014).

Artikkeli III osallistuu keskusteluun nuorten ilmastoaktivismista ja yhteiskunnallisesta aktivismista ylipäätään. Metodologisesti se hyödyntää arkipäivän utopioita koskevaa tutkimusta. Samalla se kontribuoi kansainvälisesti maata pitkin matkustamista ja kestävä matkailua/turismia koskevaan, alati lisääntyvään tutkimukseen.

Artikkeli IV osallistuu keskusteluun nuorten ilmastoaktivismiin tavoitteista, arvopohjasta ja sisällöstä. Lisäksi se tuottaa uutta tietoa ilmasto-oikeudenmukaisuutta koskevaan tutkimukseen. Metodologisesti se hyödyntää etenkin John Rawlsin (1985) teoriaa oikeudenmukaisuudesta reiluutena.

Taulukko 1. Artikkelien tutkimuskeskustelut.

Tutkimuskeskustelut, tutkimusteoriat ja -metodologiat	Artikkeli I	Artikkeli II	Artikkeli III	Artikkeli IV
Leisure studies, nuorten elämäntavat	x	x		
Yhteiskunnalliset liikkeet ja aktivismi			x	x
Yhteiskuntatieteellinen ilmastotutkimus		x	x	x
Liikkuvuustutkimus ja matkailututkimus	x	x	x	
Utopiatutkimus, utopia metodina		x	x	x

Mainittuihin tutkimuskeskusteluihin osallistun tavalla tai toisella, ja vähäisemmissä määrin myös joihinkin muihin empiirisiin, metodologisiin tai teoreettisiin keskusteluihin. Esittelen seuraavaksi tulevissa luvuissa tärkeimpiä tutkimuskeskusteluita ja -teorioita. Huomaan myös, että monilla mainituilla kentillä tutkimusten määrä on valtava, ja yhteiskuntatieteellinen ilmastokriisiin kytkeytyvä tutkimus esimerkiksi liikkuvuuden ja turismin, nuorten aktivismin sekä surffauksen tutkimusaloilla on lisääntynyt huomattavasti viime vuosina etenkin kansainvälisesti. Kaikkia tutkimuksia en pysty mitenkään huomioimaan, mutta pyrkimykseni on käsitellä niitä väitöskirjani asetelman ja argumentin kannalta riittävästi ja relevanteilta osin.

2 Yhteiskunnalliset lähtökohdat: liikkuva maailma ja kriisien aika

Ihmiskunta elää samanaikaisesti ilmastokriisin ja liikkuvuuden aikaa. Samalla kun ilmasto lämpenee ja sen vaaralliset seuraukset etenevät (IPCC 2018), ovat ihmiset ja tavarat liikkuneet jatkuvasti enemmän (World Bank 2017; UNWTO 2016; Urry 2007) ”liikkuvassa maailmassa” (Lehtonen 2013). Nämä kaksi kasvutrendiä ovat väistämättä törmäyskurssilla keskenään, sillä liikkuvuuden edellyttämät energiavarat tuottavat ilmastoa lämmittäviä kasvihuonepäästöjä, ja esimerkiksi turismin kestävyysongelma palautuu pitkälti itse matkanteon hiilijalanjälkeen (ks. esim. Lenzen ym. 2018; Gössling & Humpe 2020; Sharpley 2020). Vuonna 2012 rikottiin ensi kertaa miljardin vuosittaisen ulkomaanmatkaajan raja maailmassa, ja ennen koronakriisiä ennustettiin, että vuonna 2030 vastaava luku olisi 1,8 miljardia (Wood 2017, 2). Turismin lisääntyessä myös sen aiheuttamat kasvihuonepäästöt ovat lisääntyneet (esim. Lenzen ym. 2018). Matkailun ilmastopäästöistä merkittävä osa syntyy liikkumisesta ja erityisesti lento- matkustamisesta, mutta liikkumisen ohella myös esimerkiksi majoituspalvelut voivat aiheuttaa ympäristöongelmia (Wood 2017).

Merkittävä osa globaaleista turismin päästöistä syntyy länsimaalaisten turismin vuoksi (Lenzen ym. 2018). Esimerkiksi lentämisen päästöt ovat varsin pienen vähemmistön aiheuttamia: vuonna 2018 arviolta 11 prosenttia maailman ihmisistä lensi, ja vain 2–4 prosenttia maailman väestöstä lensi ulkomaille. Maaiman eniten matkustava prosentti väestöstä aiheuttaa jopa puolet lentämisen kasvihuonepäästöistä. (Gössling & Humpe 2020.) Täten paljon matkustavat, globaalissa vertailussa rikkaat ihmiset hyötyvät lentämisen helppoudesta, mutta lentämisen ilmastohaitat jakautuvat koko maailman väestölle. Eniten lentävän prosentin joukkoon pääsi vuonna 2018 lentämällä vuoden aikana vähintään 56 000 kilometriä (mt.). Suomalaiset ovat puolestaan globaalissa vertailussa kärkisijoilla lentämisen aiheuttamissa päästöissä per asukas (Zheng 2019). Liikenteen ja matkailun kautta muodostuvat päästöt ovat yksi merkittävimpiä tekijöitä keskivertosuomalaisen hiilijalanjäljen muodostumisessa (Niemi ym. 2019). Julkisessa keskustelussakin usein käytetään esimerkkinä, kuinka yksikin kaukomatka voi muodostaa suuren osan yksittäisen kuluttajan aiheuttamista vuotuisista ilmastopäästöistä (ks. esim. Yle/Korkala 2018; HS/Elonen 2019).

Aikaamme voisi hyvinkin määritellä kriisin kautta³, kirjoittaa Debbie Hopkins (2021, 1). Vallitsevassa tilanteessa onkin puhuttu esimerkiksi ilmasto- ja ekokatastrofin, uusliberaalin globaalien kapitalismin systeemisen kriisin sekä koronapandemian muodostamasta ”kolminkertaisesta kriisitilasta” (”triple conjuncture of global crises”, Gills

3 “Crisis could be the descriptor of the era in which we live.”

2020). Monissa yhteyksissä on lisäksi huomautettu, että oikeastaan myös demokratia on kriisissä tai kehittämisen tarpeessa (esim. Clancy 2018; Eskelinen 2019) – tai että juuri demokratian kriisi ja poliittisen järjestelmän epäonnistuminen on ollut keskeinen syyllinen siihen, että olemme ajautuneet sosiaalisesti ja ekologisesti kestävämmään tilanteeseen globaalisti (esim. Spash 2020). Esimerkiksi ilmasto-oikeudenmukaisuutta (“climate justice”; ks. esim. Brulle & Norgaard 2019) ajava liikehdintä on korostanut, että ilmastokriisin ratkaisujen tulisi kytkeytyä siihen, että yhteiskuntajärjestelmiä ylipääntään kehitettäisiin ja että niiden systeemiä epäkohtia ja eriarvoisuuksia tulisi korjata.

Liikkuvuus ja matkailu ovat monin tavoin yhteyksissä tämän päivän kriiseihin. Yhtäältä matkailu kohtaa välittömästi koronakriisin vaikutukset, mutta toisaalta matkailu on lukemattomin ja usein ongelmallisin tavoin kytköksissä myös aikamme ekologisiin kysymyksiin. Oikeastaan tämän päivän kriisit *ovat* liikkuvia (tai mobiileja). Sen sijaan, että kriisit tapahtuisivat rajallisesti ymmärretyissä paikoissa, ne liikkuvat rajojen yli ja ne saavat tiedon, tavaroiden ja ihmisten liikkuvuuden kautta mobiiliin luonteen, ja toisaalta kriisien liikkuva luonne voi edistää sitä, että ne tapahtuvat samanaikaisesti (Hopkins 2021). Koronapandemian liikkuva luonne on helppo ymmärtää, onhan se ylittänyt rajat ja toisaalta pakottanut ihmiset ja yhteiskunnat vähentämään ja rajoittamaan liikkuvuutta. Mutta myös paikallisiin kriiseihin reagoidaan usein etsimällä vaihtoehtoja, jotka ovat kytköksissä liikkuvuuteen: pysäkö paikallaan vai paeta, kun esimerkiksi ympäristökatastrofi iskee (Adey 2016)? Olivatpa kriisit paikallisia tai globaaleja, yksilöllisiä tai jaettuja, lyhytkestoisia tai pysyviä, ovat ne usein tavalla tai toisella yhteydessä toisiinsa (Hopkins 2021; Sheller 2018). Tämän yhteyden ymmärtämisessä liikkuvuuden huomioiva näkökulma voi olla avuksi. Puhe kriisistä voi olla tarpeen myös siksi, että se korostaa asioiden kiireellisyyttä ja tarvetta paitsi toiminnalle, myös sille, että parempaa tulevaisuutta voitaisiin kuvitella ja rakentaa. (Hopkins 2021.)

Kun tarkastelee viime vuosien kansainvälisiä tutkimuskeskusteluja liikkuvuudesta ja turismista (esim. Adey ym. 2021; Lew ym. 2020; Brouder ym. 2020), tai toisaalta esimerkiksi surf-matkailusta (Mach & Ponting 2021), voidaan huomata, että liikkuvuuden ja ilmastokriisin yhteyttä ei voi enää sivuuttaa. Tutkimustiedon konsensus on selvä: matkailu ja liikkuvuus ovat kestävämmällä pohjalla, ja sen vuoksi tarvitaan kiireellisiä toimia. Toimien on oltava käytännöllisiä ja teknologisia, joiden lisäksi tarvitaan kulttuurisia ja yhteiskunnallisia muutoksia (esim. Gössling 2018; Gössling, Cohen, Higham, Peeters & Eijgelaar 2018; Jacobson ym. 2020). Unohtamatta yksityisen sektorin ja kuluttajien itsensä vastuuta, suuria muutoksia ajamaan tarvitaan paikallisen, kansallisen ja kansainvälisen tason politiikkaa ja suunnittelua (Schubert, Sohre & Ströbel 2020; Brouder ym. 2020; Niemistö ym. 2019; SYKE 2019; Kulovesi ym. 2019). Muutoksen ajamisessa kansalaiskeskustelulla ja -vaikuttamisella on merkittävä rooli – etenkin jos haluamme, että muutos tapahtuu demokraattisesti ja oikeudenmukaisesti.

Järjestelmätason muutoksia on hidastanut se, että poliittisten päättäjien, matkailualan järjestöjen ja muiden päätöksentekoinstituutioiden toimet ilmastokriisin hillitsemiseksi

eivät ole olleet tilanteen vakavuuden mukaisia: voidaan puhua niin sanotusta toimeenpanokuilusta (“implementation gap”, ks. esim. Banister & Hickman 2013). Yksi syy kuilun ammottamiselle piilee siinä, että yksilöiden kulutuskäyttäytymisten muutosta kohtaan on ollut kateettomaksi osoittautuneita odotuksia. Ajatus siitä, että ihmiset muuttaisivat matkailutottumuksiaan vapaaehtoisesti ilmasto- ja ympäristöystävällisemmiksi, on osoittautumassa liian optimistiseksi (Lenzen ym. 2018; Gössling, Scott & Hall 2018). Voidaan myös pohtia, onko tämä odotus ollut alun alkaenkaan realistinen tai rehellinen, kun matkailuteollisuus on joka tapauksessa operoinut laajenemisen ja kasvun logiikalla.

Joka tapauksessa yksilötasolla ihmisten kulutusvalinnat ovat usein ristiriidassa heidän ympäristömyönteisten arvojensa kanssa, ja tämä tulee hyvin ilmi matkailun kontekstissa. Usein puhutaan arvojen ja toiminnan välisestä kuilusta (“value-action gap”, esim. Büchs 2017; tai “awareness/attitude-behavior gap”, esim. Antimova, Nawijn & Peeters 2012; Ruuska & Hakkarainen 2015). Tämä tarkoittaa sitä, että ympäristömyönteiset arvot eivät johda automaattisesti ympäristöystävällisiin valintoihin matkailutottumuksissa. Suuri osa ihmisistä on periaatteessa valmis allekirjoittamaan vaatimukset ilmastonsuojelusta, ja osa pyrkii toimimaan ympäristöystävällisesti omassa elämässään (Jacobson ym. 2020). Matkailu kuitenkin jää herkästi näiden arvojen toteuttamisen ”ulkopuolelle”. Toisin sanoen matkailukäytänteistä ei useinkaan tingitä, vaikka muutoin pyrittäisiin ekologisiin elämäntapoihin – itse asiassa jälkimmäisillä saatetaan jopa oikeuttaa ensiksi mainittuja. Matkailun ympäristö- ja ilmastovaikutuksia mahdollisesti vähätellään, tai ne sivuutetaan epämiellyttävänä faktoina. Arvojen ja käyttäytymisen epäsuhtaa saatetaan perustella myös sillä, että ilmastokysymyksessä vastuun tulisi olla poliittisilla päättäjillä, sillä että muutkaan eivät toimi toivotulla tavalla, tai että ajatellaan matkustamisen olevan henkilökohtainen oikeus, josta ei haluta tinkiä (Antimova, Nawijn & Peeters 2012; ks. myös Schubert, Sohre & Ströbel 2020). Sosiaaliset normit määrittävät paljolti sitä, miten ihmiset elämässään ja matkailussaan käyttäytyvät, ja niillä on merkitystä, vaikka nuo normit olisivat ristiriidassa henkilökohtaisten arvojen kanssa (Büchs 2017). Myös itse matkoilla ihmiset usein noudattavat löyhemmin arvojaan ja ovat ikään kuin niistäkin ”lomalla” (esim. Barr ym. 2010). Lentomatkustaminen näyttäytyy sosiaalisena normina ja eräänlaisena modernin elämän itsestäänselvyytenä, josta luopuminen on monille vaikeaa (Schubert, Sohre & Ströbel 2020; Jacobson ym. 2020). Toisaalta esimerkiksi Ruotsissa, jossa keskustelu lentohäpeästä (“flygskam”; ks. myös Becken ym. 2021) ja lentämisen verotuksesta on ollut viime vuosina runsasta, monet ovat luopuneet lentämisestä oma-aloitteisesti. Tässä tietoisuus ilmastokriisistä, arvot ja tunteet, kuten syyllisyys, ovat keskeisiä vaikuttimia. Siitä huolimatta lentämisestä luopuminen voi olla vaikea prosessi. (Jacobson ym. 2020.) Tutkimuksissa alleviivataankin, että henkilökohtaisten kulutusvalintojen sijaan ja oheen tarvitaan poliittista ohjausta ja päätöksentekoa (mt.; Schubert, Sohre & Ströbel 2020; Gössling & Humpe 2020).

Tarvittiin koronapandemian kaltainen shokki, jotta ihmisten liikkuminen vähentyi dramaattisesti. Koronakriisin vuoksi turismi(teollisuus) on käytännössä katsoen ollut

poikkeustilassa, jonka kesto on tätä kirjoittaessa vielä auki. Shokin päästöjä vähentävä vaikutus ei kuitenkaan jää pysyväksi, jos pandemian hellittäessä palataan takaisin samoihin käytänteisiin ja samoihin päästöjä tuottaviin energiamuotoihin. Koronapandemian hillitseminen on kysynyt nopeita ja koordinoituja poliittisia toimia. Monissa asiantuntijapuheenvuoroissa muistutettiin heti keväällä 2020, että ilmastonmuutoksen hillintä vaatii niinkään tietoon perustuvaa poliittista ohjausta ja päätöksentekoa, jotta ilmastoa lämmittävät päästöt saadaan mahdollisimman nopeassa tahdissa ja globaalisti laskemaan (esim. Korhonen-Kurki ym. 2020). Toisaalta koronakriisin ja sitä seuraavan talouden elvyttämisen nähtiin tarjoavan myös tilaisuuden sille, että esimerkiksi taloutta, tuotantoa ja energiaratkaisuja voitaisiin ohjata ilmaston kannalta kestävämpään suuntaan (esim. BIOS 2020). Ylipäätään koronakriisin on katsottu muodostavan ikkunan, jossa tulisi pyrkiä samanaikaisesti ratkomaan useita päällekkäisiä ongelmia: koronan muodostama akuuttia uhkaa ja sen aiheuttamaa shokkia taloudelle ja yhteiskuntajärjestelmille, ilmastonmuutosta ja ylipäätään globaalin kapitalismin epäkohtia, kuten sosiaalista epäoikeudenmukaisuutta ja demokratian kriisiä (esim. Henry, Bazilian & Markuson 2020; Spash 2020; Gills 2020; Toivanen 2020).

Ennen koronakriisiä lentoliikenteen päästöjen osuuden ilmakehän lämmittämisessä arvioitiin olevan noin neljä prosenttia (SYKE 2019). Jos koronan jälkeen palataan tuuille kasvu-urille, lentämisen osuus globaaleista päästöistä voi nousta merkittävästi, sillä samanaikaisesti muiden sektorien tuottamien päästöjen odotetaan laskevan. Toistaiseksi lentoteollisuuden teknologiset kehitykset ovat tuottaneet energiatehokkaampia lentokoneita, mutta matkailun voimakas kasvu on nollannut näin saadut hyödyt. (Esim. Wood 2017, 28; SYKE 2019.) Esimerkiksi Stefan Gössling ja Paul Peeters (2015) ovat arvioineet, että turismin ekologiset vaikutukset saattavat kaksin- tai jopa kolminkertaistua vuoteen 2050 mennessä.

Liikkuvuutta ja matkailua koskevissa tutkimuskeskusteluissa onkin painotettu, että pandemian jälkeen liikkuvuuden tulisi rakentua uudella tavalla kestäväille pohjalle ja että nyt olisi tärkeä hetki panostaa teknologiseen ja kulttuuriseen muutokseen – matkailu tulisi ikään kuin ”keksiä uudelleen” (esim. Ateljevic 2020; Jourdan & Wertin 2020; Lew ym. 2020; Mostafanezhad 2020; Gössling & Humpe 2020; Salmela 2020; Sharpley 2020; Mach & Ponting 2021). Turismi on globaalisti merkittävä teollisuudenala, joka muutoksineen säteilee laajemmallekin yhteiskuntaan. Monet yhteiskunnalliset kommentaattorit ovatkin peräänkuuluttaneet koronan jälkeistä ”uutta normaalia” eli paitsi kestävämpää matkailua ja liikkuvuutta, myös laajemmin yhteiskuntaa, joka olisi kestävämpi ja kevyempi kuin koronaa edeltänyt (ks. esim. Yle/Kelola 2020; HS/Uusitorppa 2020; Yle/Rigatelli 2021).

Ilmastokriisin lisäksi ja osin siihen kytkeytyen aikamme ekologisia ongelmia ovat myös luonnon monimuotoisuuden köyhtyminen (esim. Ceballos, Ehrlich & Dirzo 2017) sekä ympäristön saastuminen, kuten vesistöjä koskettava mikromuoviongelma (Eriksen ym. 2014). Nämä käsillä olevat kriisit ovat leimallisesti ihmistoiminnan

aiheuttamia, mutta muutenkaan kriisit eivät koskaan ole luonteeltaan puhtaan ”luonnollisia” tai ”luonnonkatastrofeja”, vaan ihmisten maailmassa kriiseillä on väistämättä myös seurauksia, jotka johtuvat ajassa ja paikassa vallitsevista yhteiskuntajärjestyksistä (Mostafanezhad 2020). Toisin sanoen ihmisten toiminta vaikuttaa paitsi siihen, miten kriisit konkretisoituvat, myös siihen, kuinka ne kohdataan ja miten haavoittuva kulloinenkin yhteiskunta niitä kohtaan on. Siksi esimerkiksi viruksen aiheuttamalla pandemialla on loputtoman monenlaisia seurauksia, jotka eivät välttämättä enää liity kovinkaan suoranaisesti siihen, mitä itse virus terveyden vinkkelistä tai lääketieteellisesti todistettuna aiheuttaa. Mary Mostafanezhad (2020) korostaakin, että jotta kriisistä voisi löytää toivoa tai muutoksen ituja, on myös tunnistettava ne yhteiskunnan rakenteelliset epäkohdat, jotka ovat pahentaneet kriisin seurauksia (ks. myös Gibson 2021).

Haluan kuitenkin alleviivata, että väitöskirjani tarkoitus ei ole olla ”opas koronan jälkeiseen liikkuvuuteen” tai hahmotelma siitä, miten matkailu muuttuu koronan myötä – siihen vastauksia etsimään on julkaistu jo lyhyessä ajassa muun muassa teemanumeroita ja muita tutkimusjulkaisuja (esim. Hopkins 2021; Lew ym. 2020; Adey ym. 2021), joiden osumatarkkuuden aika tulee näyttämään. Sen sijaan, vaikka koronapandemia on väistämätöntä huomioida, analyysini asettuu ajallisesti pitkäjänteisempään, koronaa edeltävään ja koronan yli yltävään kontekstiin: liikkuvuuden ja ilmastokriisin ristiriitaan ja siihen, kuinka nuoret tässä ristiriidassa toimivat.

3 Nuorten liikkuvuus ja suhde ilmastokriisiin

Koronakriisiin asti liikkuvuus on näyttäytynyt lähestulkoon itsestäänselvyytenä länsimaisten yhteiskuntien etuoikeutetuille kansalaisille – niin myös Suomessa. Koronan aiheuttamasta eräänlaisesta katkoksesta huolimatta on syytä tarkastella, mitä liikkuvuus nuorille merkitsee, vaikka aiempi tutkimustieto pohjautuu väistämättä aikaan ennen korona-aikaa.

Sitä mukaa kun etenkin länsimaiset yhteiskunnat – ja Suomi kärkijoukoissa (ks. esim. Zheng 2019; Niemistö ym. 2019; Tilastokeskus 2018a) – ovat muuttuneet liikkuviksi, mobiileiksi ja ”notkeiksi” (”liquid”, ks. Bauman 1998; 2000), on liikkuvuuden ideaali väistämättä heijastunut ihmisten arkipäiväiseen elämään ja yksilötasolle saakka (Lehtonen 2013). Samalla tämän päivän nuoret ovat ikään kuin valmiiksi kasvaneet liikkuvaan maailmaan ja Suomeen – sellaiseen, jossa esimerkiksi Euroopan unionin kansalaisuus mahdollistaa vapaan liikkuvuuden EU-alueella (EUR-Lex 2004) ja jossa heiltä jopa odotetaan liikkuvuuden harjoittamista osana nuoruutta (Nikunen 2013; Skrbis, Woodward & Bean 2014; Cairns 2014). Esimerkiksi David Cairns (2014) toteaa, että EU on antanut nuorille kansalaisilleen eräänlaisen ”liikkuvuuden lupauksen”. Samalla nuoria kannustetaan liikkumaan, kun he vielä ovat nuoria, jotta he keräisivät pääomia, muodostaisivat verkostoja ja kartuttaisivat kokemuksia. Euroopan unionilla on eräänlainen sisäänrakennettu toive, että näin nuorista tulee yhä tuottavampia ja ”eurooppalaisia” kansalaisia, kun he saavuttavat aikuisiän (Van Mol 2013; Mitchell 2015). Toisaalta liikkuvuuden harjoittaminen ja ”kosmopoliittinen orientaatio” (Cicchelli 2013) kasautuvat: esimerkiksi vaihto-ohjelmiin osallistuvilla nuorilla on usein jo ennestään kokemuksia kansainvälisyydestä sekä käytännöllisiä mahdollisuuksia – eräänlaisia liikkuvuus pääomia (Murphy-Lejeune 2002; Jayaram 2016; Salazar 2018) – jotka helpottavat ylirajaisia kohtaamisia ja vahvistavat jo omattuja pääomia (esim. Van Mol 2013). Liikkuvuus pääomia voivat kartuttaa esimerkiksi kotikasvatuksessa omaksutut arvot, oma ja vanhempien koulutustausta, lapsuudessa muodostuneet matkustuskokemukset sekä asuminen kaupungeissa ja kasvukeskuksissa, joista on hyvät liikenneyhteydet muualle maahan ja maailmalle (esim. Murphy-Lejeune 2002; Garam 2015; Penttinen & Ronkainen 2018; Piispa 2019; Cuzzocrea 2020). Vastaavasti kasvukeskusten ulkopuolella tai niin sanotuilla syrjäseuduilla kasvaviin nuoriin kohdistuu usein odotus siitä, että he lähtevät pois – liikkuminen on siis normi, jääminen poikkeus (Juvonen & Romakkaniemi 2019; Farrugia 2016; Kiilakoski 2016; Armila, Hartikainen & Halonen 2016; Ollila 2008).

Monet suomalaisnuoret kokevat olevansa maailmankansalaisia, ja suuri enemmistö suhtautuu myönteisesti vapaaseen liikkuvuuteen – ainakin silloin, kun on kyse heidän omista mahdollisuuksistaan liikkua (Mehtäläinen, Niilo-Rämä & Nissinen 2017; Piispa

2019). Historiallisesti ottaen maailmankansalaisuus tai kosmopoliittisuus on yhdistetty liikkuviin ihmisiin (Acharya 2016; Valtonen 2018, 68–84). Maailmankansalaisuuden kokemus ei kuitenkaan tarkoita automaattisesti sitä, että se johtaisi runsaaseen matkustamiseen (Amit & Barber 2015), eikä se poissulje rajatumpiin yhteisöihin, kuten kansallisvaltioon samaistumista yksilötasolla (esim. Cicchelli 2013). Monet nuoret tuntuvat kuitenkin sisäistäneen ajatuksen maailman näkemisen ja kokemuksen tärkeydestä (esim. Myllyniemi 2017; Heikkilä ym. 2017, 57–63; Piispa 2019). Opiskelijavaihtojen ja muiden institutionaalisesti ”hyväksytyjen” liikkumisen muotojen (Nikunen 2013; Luzecka 2016; Oinonen 2018) lisäksi, ohella ja sijaan nuoret ovat koronapandemiaan saakka myös matkustaneet runsaasti ihan pelkästään matkustamisen ilosta. Viimeisten vuosikymmenten aikana tyypillisesti nuoriin ja nuoruuteen yhdistettäviä matkustuskäytänteitä ja -kulttuureita ovat olleet muun muassa interrailaus, väliuositurismi ja reppureissaus (engl. “backpacking”, esim. Larsen, Øgaard & Brun 2011). Reppureissauksen on katsottu olevan eräänlaista nykyajan nomadismia (esim. Richards & Wilson 2004). Laajemmin ottaen puhutaan myös elämäntapaliikkuvuudesta (“lifestyle mobilities”, Cohen, Duncan & Thulemark 2015; ks. myös Cohen 2011) viitattaessa siihen, kuinka ylijarjaisesta liikkumisesta tulee elimellinen osa joidenkin ihmisten elämää (ks. myös Korpela 2009).

Institutionaalisella tasolla liikkuvuuden hedonististen ulottuvuuksien ja matkailun kautta kokemusten kartuttamisen toivotaan jäävän nuoruusvuosiin, eikä venyvän tuottamattomaksi elämäntapamatkailuksi (esim. Nikunen 2013 ja ”vääränlainen liikkuminen”; myös Kannisto 2016; Korpela 2013). Siitä huolimatta monille nuorille liikkumisesta ja matkailusta muodostuu pitkäaikainen, hyvän elämän käsityksiä ja identiteettiä määrittävä elämäntapa (Cohen 2011; Cohen, Duncan & Thulemark 2015; artikkeli I). Suomalaisnuorilla on myös monia käytännöllisiä pääomia matkailun toteuttamiseen: kielitaitoa, varallisuutta, vapaa-aikaa, ”hyvä passi” ja niin edelleen (Korpela 2013; Passport index 2021; Wainikainen & Purhonen 2018). Suomalaiset nuoret olivatkin ahkeria matkustamaan aina koronapandemiaan saakka, ja monet matkat suuntautuivat myös Euroopan ulkopuolelle (Tilastokeskus 2016; 2018a & b). Siinä missä vuonna 2007 15–24-vuotiaat tekivät noin 410 000 yöpymisen vaatinutta ulkomaanmatkaa, vuonna 2017 samassa ikäryhmässä matkojen määrä oli 800 000 (Tilastokeskus 2018a).

Nuorten osallistumista EU:n liikkuvuusohjelmiin ja laajemmin instituutioiden ohjaamaan ja kannustamaan liikkumiseen on tutkittu runsaasti. Toisaalta kotimainen nuorisotutkimus on tuottanut paljon tietoa liittyen muun muassa maahanmuuttoon, monikulttuurisuuteen, nuorten liikkumiseen kaupungeissa ja maan sisäiseen muutto-
liikkeeseen (esim. Martikainen & Haikkola 2010; Kivijärvi & Peltola 2016; Hjelm ym. 2014; Kiilakoski 2016). Sen sijaan tutkimus nuorten vapaa-ajan matkailusta ja liikkuvista elämäntavoista, kuten reppureissauksesta, on kotimaisessa nuorisotutkimuksessa jäänyt vähälle (ks. kuitenkin Kylmäkoski 2012). Merja Kylmäkoski (2012) on tutkinut ”nomadista pätkätöitä” Lapissa kausityöläisinä työskentelevien nuorten keskuudessa.

Hän huomasi, että nuoret olivat kiinnostuneita matkailusta ulkomaille ja toisaalta elivät liikkuvuuttaan ”syklisesti”, eli siirtyivät lomakohteista toisiin matkailusezonkien perässä. Kylmäkoski rinnastaa tämän Soile Veijolan (2005) analysoimiin ”hiihtopummeihin” (ks. myös Hänninen 2012), joille ”matka on pysyvä elämäntilanne” (Kylmäkoski 2012, 15). Veijolalle (2005) hiihtopummien matkustelukäytänteet ja -kulttuuri ovat yhtäältä individualistinen projekti ja itsen muokkaamisen väline, mutta toisaalta hiihtopummit muodostavat myös yhteisön. Veijola (mt., 108) heittää ilmoille kysymyksen, onko hiihtopummikommuuni vastavoima materialistisille arvoille ja suorittamista korostavalle työelämäeetokselle, vai kulkeeko se pikemminkin näiden eetoksien muassa, ollen kulutus- ja makuyhteisö? Vastaus saattaa olla pikemminkin sekä-että kuin joko-tai. Tällaista näkökantaa puolustaa Riitta Hännisen (2012) tutkimus lumilautailijoista, jossa hän toteaa, että lumilautailu on samanaikaisesti sekä yhteiskuntakriittinen että konsumeristinen. Ja ainakin Kylmäkoskelle (2012) hänen tutkimansa nuoret edustavat esimerkkiä ”downshiftaamisesta”, eli he arvostavat arjen ja työn immateriaalisia iloja ja viihtyvyyttä enemmän kuin korkeaa palkkaa ja mahdollisuutta kuluttaa. Vastaviini seikkoihin palaan myös tämän väitöskirjan surf-matkaajia käsittelevissä tuloluvuissa.

Suomessa elämäntapamatkailua ja nykyajan ”nomadiutta” on tutkittu pääasiassa yleisellä tasolla, ei niinkään nuoriin fokusoiden (esim. Hottola 1999; Korpela 2009; Korpela 2013; Kannisto 2016; Hannonen 2020; opinnäytetöistä ks. esim. Heimonen 2012; Tiuhonen 2015). Toisaalta esimerkiksi reppureissausta koskevia tutkimuksia on tehty kansainvälisesti ja kansainvälisillä aineistoilla, eikä keskittyen erityisesti Suomesta lähtöisin oleviin ihmisiin (esim. Hottola 1999; Kannisto 2016; ks. myös Sørensen 2003; Richards & Wilson 2004; Iaquinto 2016; Cohen 2011; Larsen, Øgaard & Brun 2011). Kun puhutaan monin tavoin ylijärjestyneistä elämäntavoista, tutkimuskohdetta voi olla vaikeakin rajata lähtömaan tai kansallisuuden perusteella, etenkin jos tutkimusmetodina on etnografia (ks. kuitenkin Selänniemi 1996), ja kansainvälisten tutkimusten havainnot pätevät monilta osin myös Suomeen. Viime vuosina reppureissausta koskevassa tutkimuksessa on myös huomautettu, että samalla kun reppureissauksesta on tullut massamuotoinen ilmiö, on rajanveto ”tavalliseen” turismiin usein vaikeaa tai häilyvää (Larsen, Øgaard & Brun 2011) – distinktio, jota reissaajat usein itse korostavat.

Elämäntapalajeja kohtaan Suomessa on ollut suhteellisen runsaasti tutkimuskiinnostusta (ks. esim. Rannikko 2018; Ojala & Irtkonen 2014; Hänninen 2012; Piispa 2013), mutta niitäkään ei ole tutkittu nimenomaisesti liikkuvuuden näkökulmasta (kansainvälisesti ks. esim. Thorpe 2012; Rickly 2016; Towner 2016). Lisäksi mainitsemisen arvoista on, että Suomessa 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä eräänlaisen kulttimaineen saavuttanut, reppureissaukseen keskittynyt *Madventures*-televisio-ohjelma oheistuotteineen on kirvoittanut joitakin tutkimuksia ja tutkielmia (esim. Kyyrä 2008; Piispa 2011). *Madventuresin* sanoma (”lähe meneen”) puri etenkin nuoriin ja kannusti monia elämyshakuisen ja hedonistiseenkin elämäntapamatkailuun. Suoria syy-seuraussuhteita *Madventuresin* suosion vaikutuksesta matkailulle ei voi vetää, mutta valistunut

arvaus lienee, että yhteisvaikutuksessa ajankohdan käytännöllisten mahdollisuuksien ja kulttuuristen virtausten kanssa *Madventures* omalta osaltaan vaikutti matkailuihanteen rakentumiseen nuorten keskuudessa 2000-luvun ensivuosisikymmeninä.

Selkeästi kohdennetun kotimaisen tutkimuksen puuttuessa yllä esitellyistä tiedoista voidaan vetää yhteen seuraavanlaisia päätelmiä nuorten elämäntapamatkailusta: tyypillisesti elämäntapamatkailevat nuoret ovat keskiluokkaisista ja kaupunkilaisista taustoista, ja he omaavat kotoaan tai kasvuympäristöstään perittynä erilaisia liikkuvuuspääomia ja ”kosmopoliittista orientaatiota”; heidän keskeisiä motivaatiotekijöitään matkustamiselle ovat elämishakuisuus ja jossain määrin myös liikkuvuuden tuottamat hyödyt; kun yllirajaisesta ”nomadismista”, kuten reppureissauksesta tai surf-matkailusta muodostuu elämäntapa (ja se myös usein nimetään elämäntavaksi), se rytmittää elämää ja määrittää myös identiteettiä; reissaajat usein ”heimoutuvat” kaltaistensa kanssa. Tällaisessa elämäntapamatkailussa liikkuminen ja liikkuvuus ovat keskeinen osa sitä, miten elämää eletään. Matkailun vapaus ei siis ole vain koettu sosiaalinen normi (esim. Büchs 2017), vaan sen voidaan katsoa olevan yksi hyvän elämän kulmakiviä (ks. myös Thurnell-Read 2017; Robertson, Harris & Baldassar 2018), jonka nuoret ovat laajalti omaksuneet. Kuten Zygmunt Bauman (1998, 121) tiivistää, hyvinvoivien länsimaiden asukeille ”the good life is on the move” – elämä on hyvää liikkeessä.

Tuija Saresma (2019) on tutkimuksessaan suomalaisista matkaajien ja maastamuuttajien blogeista huomannut, että yhteiskunnalliset tapahtumat voivat nopeassa tahdissa muuttaa puhetapoja liikkuvuudesta. Hänen mukaansa vuoden 2015 niin sanottu ”pakolaiskriisi” – jolloin Eurooppaan pyrki ja hakeutui suuri määrä turvapaikanhakijoita – toimi eräänlaisena vedenjakajana: aiemmin matkablogeja luonnehti pikemminkin yksilölliseen olemiseen liittyvä pohdiskelu ja ”viattomuus”, mutta vuoden 2015 tapahtumien myötä niihin tuli yhteiskunnallisen omantunnon sävyjä ja poliittisen todellisuuden pohtimista. Voi hyvinkin olla, että viimeistään Hallitustenvälisen ilmastopaneelin IPCC:n lokakuussa 2018 julkaisema raportti teki saman matkailulle ilmasto- ja ympäristöperspektiivistä – ainakin se vaikuttaa toimineen eräänlaisena vedenjakajana laajemmin yhteiskunnallisessa ilmastoon liittyvässä keskustelussa (esim. Han & Ahn 2020; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; Lyytimäki 2020; Nissen ym. 2020). Raportin myötä tietoisuus ilmastokriisistä on noussut uudelle tasolle, eikä vain nuorten ilmastoaktivistien keskuudessa, vaan myös laajemmin yhteiskunnassa. Tätä muutosta ovat vahvistaneet myös tietyt muut ajankohtaiset tapahtumat, kuten esimerkiksi Greta Thunbergin käynnistämät ja inspiroimat ilmastolakot (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021).

Myös nuorisotutkimuksessa lisääntynyt ilmastokeskustelu on alkanut näkyä toden teolla viime vuosina (ks. kuitenkin Threadgold 2012; Ojala 2012). IPCC-raportti 2018 aktivoikin paitsi nuoria ja yhteiskunnallista keskustelua, myös tutkijoita. Ilmastoaktivismin lisääntymisen myötä nuoria koskevalle yhteiskuntatieteelliselle tutkimukselle on ollut yhtäkkiä paitsi akuuttia tilausta, myös sopiva yhteiskunnallinen

ajankohta ja runsas tarjonta tutkimusideoista (ks. esim. Piispa & Myllyniemi 2019; Kettunen 2021; Pekkarinen, Tuukkanen & Kekkonen 2020; Rättilä & Honkatukia 2021). Nuoriin ja ilmastoon liittyvä tutkimustieto karttuukin tällä hetkellä nopeassa tahdissa, niin kansainvälisesti kuin kotimaassa.

Mitä siis tiedämme siitä, kuinka nuoret itse suhtautuvat nykytilanteeseen ja aikamme kriiseihin? Nuorisobarometreissa (esim. Myllyniemi 2017) havaitaan säännöllisesti, että nuorilla on keskimäärin enemmän luottamusta omaan henkilökohtaiseen tulevaisuuteensa kuin maailman tulevaisuuteen (ks. myös Nikunen & Korvajärvi 2020). Vaikka tämä lienee yleistä kyselytutkimuksissa laajemminkin, on nuorten huolille maailman tulevaisuudesta myös perusteensa. Esimerkiksi vuoden 2018 Nuorisobarometrissa (Pekkarinen & Myllyniemi 2019) huomattiin, että monet maailmanlaajuiset ja ylijarjaiset ongelmat herättävät nuorten keskuudessa epävarmuuden ja turvattomuuden tunteita: ilmastonmuutos, kansainvälinen terrorismi, maailmanpoliittinen tilanne ja joukkotuhoaseet. Huolista yleisin oli ilmastonmuutos, ja vuonna 2018 huoli ilmastosta oli ennätystasolla Nuorisobarometrin historiassa (Myllyniemi & Kiilakoski 2019, 73–78). Toisaalta myös ”kotimaiset” aiheet, kuten nuorten syrjäytyminen ja hyvinvointipalvelujen tulevaisuus huolettavat nuoria (Myllyniemi & Kiilakoski 2019).

Ympäristöön liittyvät huolet ovat näkyneet nuoria koskevassa tutkimuksessa myös siinä suhteessa, että nuorten näkemyksissä hyvästä tulevaisuudesta korostuvat usein toiveet ekologisesti nykyistä kestävämmästä yhteiskunnasta (ks. esim. Särkelä & Suoranta 2016; Salonen & Konkka 2017) ja mahdollisuudesta syventää henkilökohtaista luontosuhdetta (Helne & Hirvilampi 2021). Samassa hengessä on pohdittu sitä, onko tämän päivän nuorille sukupolville hyvä elämä kenties jotain muuta kuin mitä se on ollut aiemmille polville (Häkkinen & Salasuo 2017) – korostuvatko hyvän elämän ideaalissa esimerkiksi aineettomat hyveet materiaalisten sijaan (ks. myös Helne & Hirvilampi 2021). Niin julkisessa keskustelussa kuin tutkimuksessa (esim. Pekkarinen, Tuukkanen & Kekkonen 2020; Jourdan & Wertin 2020) on korostettu, että ilmastokriisi on uhka sukupolvien väliselle oikeudenmukaisuudelle. Nuorten huoli tulevaisuudesta kytkeytyykin osin epävarmuuteen siitä, onko heillä mahdollisuus elää hyvää elämää ekologisesti kestävässä ja oikeudenmukaisessa yhteiskunnassa. Ylipäätään riskit, kriisit ja epävarmuus vaikuttavat synkentävän nuorten odotuksia tulevaisuuden suhteen (ks. esim. Salasuo & Suurpää 2014; Särkelä & Suoranta 2016; Meriläinen & Piispa 2020).

4 Nuoret yhteiskuntaa uudistamassa

Arkiajatteluun lienee pesiytynyt kliseinenkin ajatus siitä, että nuoret tuottavat ja edistävät yhteiskunnallista muutosta, pahassa ja hyvässä. Välillä ja säännöllisesti on kyse moraalipaniikeista (Cohen 1987), jolloin nuorten nähdään turmelevan vanhan maailman kunniaakkaat arvot, perinteet ja rakenteet. Toisinaan nuorissa piilevää muutospotentiaalia suorastaan romantisoidaan. (Kiilakoski & Honkatukia 2018, 24–25.) Yhtä kaikki, myös tieteellisessä tutkimuksessa on lukuisia kertoja osoitettu, että nuorten toiminnan kautta maailma todella muuttuu: ajoittain on kyse siitä, että nuoret tietoisesti haluavat muuttaa maailmaa (ks. esim. Laine 2011; Han & Ahn 2020), toisinaan taas nuoret vain tekevät asioita eri tavalla kuin on totuttu ja siten haastavat kulttuurisia konventioita (ks. esim. Dimou & Ilan 2018; Stone 2021). Mekanismi ei aina ole suoraviivaisen vallankumouksellinen, vaan pikemminkin erilaisten sovittelujen, jatkumoiden, neuvottelujen, katkosten ja ristiriitojen tulos (ks. esim. Bertaux & Thompson 1997; Häkkinen ym. 2013). Nuoret ovat usein hyvin tietoisia aikuisyhteiskunnan⁴ heihin kohdistamista odotuksista: monet heistä haastavat esimerkiksi institutionaaliset odotukset nuorten liikkuvuudesta ja sen hyötypotentiaalista tietoisesti ja pyrkien luomaan oman käsityksensä siitä, mikä on hyvää liikkuvuutta (Nikunen & Ikonen 2021). Tällöin henkilökohtaiset kokemukset, itsenäisyys ja nautinto korostuvat herkemmin kuin hyötynäkökohdat (mt.).

Muutokselle on nykytilanteessa tarvetta: ilmastokriisin hillitseminen edellyttää kiireellisiä poliittisia toimia (esim. IPCC 2021), joita esimerkiksi nuoret ilmastoaktivistit ovat vaatineet (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021). Näiden niin sanottujen “top-down” -ratkaisujen lisäksi tarvitaan niin sanotusti “bottom-up” -ratkaisuja: Carlie Trott (2021) toteaa, että yksittäisten ihmisten maailmankatsomukset, arvot, tavat ja toiminta muodostavat yhdessä sen, mitä kutsumme kulttuuriksi, ja että kulttuurilla on merkitystä – “culture matters”. Hän peräänkuuluttaa pitkäkestoisempaa kulttuurista muutosta, joka kantaa pidemmälle kuin välittömät poliittiset toimet (Trott 2021). Tällaisessa kulttuurisessa muutoksessa nuorilla voi olla merkittävä rooli paitsi poliittisen toiminnan kautta, myös siten, että he toimivat totutusta poikkeavalla tavalla, niin yksilöinä kuin yhdessä. Nuoret ovat tietoisia tämän päivän kriiseistä ja riskeistä, ja se näkyy myös heidän odotuksissaan tulevaisuutta kohtaan (Särkelä & Suoranta 2016). Ilmastokriisiin pahentuessa vaikuttaa ilmeiseltä, että poliittisten päätösten jouduttamiseksi tarvitaan kansalaisyhteiskunnan tuottamaa painetta, ja siinä asiassa nuoret ovat olleet viime vuosina etujoukoissa (Holmberg & Alvinus 2020; Thomas, Cretney & Hayward 2019). Onkin puhuttu ilmastoaktiivismin kannalta otollisesta ”planetaarisesta hetkestä” (Millstein, McGaurr & Lester 2020; ks. myös Szolucha 2020).

4 Kiitän Tomi Kiilakoskea tämän käyttökelpoisen käsitteen esittelemisestä minulle.

Tässä tutkimuksessa nuorten muutospotentiaalia jäljitetään utopiametodin avulla. Tavoitteeni on täten valjastaa utopiametodi nuoruuden empiiriseen tutkimukseen, mutta myös tarjota yksi tulkintamalli ja -mahdollisuus siihen, kuinka nuoret lopulta yhteiskuntaa ja kulttuuria uudistavat. Sitä ennen on kuitenkin tarkasteltava tarkemmin sitä, millaisia muutoksetekijöitä ilmastoaktivistit ja surffaajat ovat aiemman tutkimuksen valossa.

NUORTEN ILMASTOLIIKEHDINTÄ JA YHTEISKUNNALLISET LIIKKEET

Viime vuosien ilmastoliikehdinnän nousun lähtöpiste on paikannettavissa syksyyn 2018. Laajoissa osissa Eurooppaa, myös Suomessa, oli takana ennätyskuuma kesä (jonka säätä muun muassa käristyskupoliksi tituleerattiin), kun ruotsalainen koululainen Greta Thunberg aloitti ilmastolakkonsa (”skolstrejk för klimatet”) elokuussa. Lokakuussa 2018 ilmestyi Hallitustenvälisen ilmastopaneeli IPCC:n niin sanottu ”puolentoista asteen raportti” (IPCC 2018), joka herätti laajaa kansainvälistä huomiota. IPCC-raportti ja laajemmin ilmastotiede ovatkin olleet nuorten ilmastoaktivistien keskeinen selkänöja vaatimuksille muutoksesta (ks. myös Han & Ahn 2020). Suomessa ilmastoliikehdintä alkoi toden teolla näkyä alkuvuodesta 2019, kun edellä mainittujen seikkojen lisäksi tuloillaan olleet kevään eduskuntavaalit ruokkivat liikehdintää (ks. myös Tiihonen & Vadén 2019). Yhteiskunnallinen huomio kiinnittyi nuoriin ilmastoaktivisteihin, jotka saivat näkyvästi mahdollisuuden tuoda näkemyksiään julki niin kotimaassa kuin kansainvälisesti. He ovat korostaneet ilmastokriisin ratkaisujen kiireellisyyttä ja havainnollistaneet, että ilmastokriisi koskee ja uhkaa heidän henkilökohtaista tulevaisuuttaan. Näin ilmastokriisi ei ole vain taloudellis-tekniis-rationaalinen kysymys, vaan inhimillinen, eksistentiaalinen ja moraalinen kriisi, jonka sivuuttaminen on johtanut eräänlaiseen sosio-ekologiseen sukupolvien väliseen pettymykseen.

Vuonna 2018 kipinänsä saanut ja vuoden 2019 aikana voimistunut ilmastoliikehdintä vaikutti vakiinnuttavan paikkansa merkittävänä yhteiskunnallisena toimijana, ja ilmasto oli noussut yhdeksi yhteiskunnallisten keskusteluiden kärkiaiheista. Tällä hetkellä on vielä näkemättä, millaisia vaikutuksia koronakriisillä on yhtäältä sen suhteen, millaisen yhteiskunnallisen paikan ilmastokeskustelut lähivuosina saavat, ja toisaalta millainen on ilmastoliikehdinnän tulevaisuus sen menetettyä yhteiskunnallisen valokeilansa koronalle ja jouduttua muuttamaan voimakkaasti toimintatapojaan koronakriisin rajoitusten vuoksi. Esimerkiksi syksyllä 2021, koronakriisin hiljalleen hellittäessä Suomessa, Elokapina palasi näkyvästi kaduille, mutta samanlaista massamuotoista nuorten liikehdintää kuin vuonna 2019 ei ole vielä näkynyt. Yhtä kaikki, ilmastoliikehdintä on hahmottunut julkisuudessa paljolti nuorten aktivismina ja pitkälti uutena liikkeenä, vaikka sillä on osin myös pidemmät juurensa (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; Han & Ahn 2020). Vastaavasti muun muassa ilmastoahdistusta käsitellään tyypillisesti nuorten ilmiönä,

vaikka siitä saattavat kärsiä kaikenikäiset, ja vaikka ympäristötuhoon liittyvät ahdistuksen ja alakulon tunteet ovat huomattavasti vanhempi ilmiö kuin julkisesta keskustelusta voi usein olla tulkittavissa (ks. Piispa & Pihkala 2020; Pihkala 2017). Kyselytutkimuksista voidaan myös huomata, että nuoret, jotka kantavat huolta ilmastosta, ovat myös poliittisessa vaikuttamisessa keskimääräistä aktiivisempia (Myllyniemi & Kiilakoski 2019).

Nuoret ilmastoaktivistit itse usein korostavat, että nykyinen liike on ”jotain uutta” verrattuna aiempaan ympäristö- ja ilmastoliikehdintään (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021). Kansainvälisissäkin tutkimuksissa on huomattu, että viime vuosien ilmastoliikehdinnässä on ollut mukana paljon ensikertalaisia (Wahlström ym. 2019; Martiskainen ym. 2020). Se ei silti tarkoita, etteikö liikehdinnällä olisi kytköksiä ja esikuvia aiemmissa yhteiskunnallisissa liikkeissä (ks. esim. Hakala, Lähde & Toivanen 2021; de Moor ym. 2020), tai etteikö siinä olisi myös monia vanhempia ihmisiä mukana. Vaikka ilmastoliikehdintä ei ole selvärajainen ja tarkasti määritettyjen ja jaettujen vaatimusten ympärille keskittynyt organisaatio, se on hahmotettavissa eräänlaiseksi sateenvarjoksi, jonka alla toimii lukuisia pienempiä ryhmittymiä ja yksilöitä (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; ks. myös Vaarakallio 2021). Ilmastoliikehdinnässä on mukana niin uudempiä toimijoita, kuten jo mainittu Elokapiina kuin myös suurelle yleisölle tutumpia tahoja, kuten esimerkiksi Greenpeace. Eri toimijoilla on erilaisia toimintatapoja, painotuksia ja sosiaalisia kokoonpanoja, mutta yhdistävinä tekijöinä ovat etenkin vaatimukset poliittisista toimista, joilla ilmaston lämpeneminen saataisiin rajoitettua 1,5 Celsius-asteeseen, sekä vaatimus siitä, että ilmastotoimissa on huolehdittava sosio-ekologisen oikeudenmukaisuuden toteutumisesta (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; artikkeli IV). Nämä tavoitteet ovat varsin yleisluontoisia, ja lukuisten erilaisten ryhmittymien ja aktivismin muotojen vaikuttaisi olevan helppo liittyä niiden taakse. Lisäksi on huomionarvoista, että vaikka nuoret kansoittavat näkyvästi ilmastoliikehdintää, se ei ole ensisijaisesti nuorisokulttuurista: pikemminkin se hyödyntää tieteen ja asiantuntijuuden sanastoa ja on keskusteluyhteydessä demokratian eri areenoiden ja myös politiikan valtaviiran kanssa (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; Han & Ahn 2020).

Yhteiskunnallisen liikkeen voidaan katsoa olevan kollektiivista ja organisoitua toimintaa, jolla on poliittisia päämääriä ja tavoitteenaan yhteiskunnallinen muutos tai muutoksen vastustaminen (Rasmus 2006, 58). Tämän päivän liikkeistä monet ovat nuorten itsensä määrittämiä ja ”omistamia” (Laine 2011), mutta myös tyypillisesti globaaleja ja ylijarjaisia: tästä esimerkkejä ovat vuosituhaten vaihteen globalisaatiokriittinen liike (Ylä-Anttila 2010) sekä nykyinen nuorten ilmastoliikehdintä. Yhteiskunnalliset liikkeet pyrkivät hahmottamaan vaihtoehtoisia politiikan tekemisen tapoja (della Porta 2020). Niiden onkin katsottu olevan keskeisiä vaihtoehtoisten sosiaalisten maailmojen ja toimintatapojen kuvittelulle (Brulle & Norgaard 2019; Bowman 2019).

Yksi keskeinen tapa, jolla yhteiskunnalliset liikkeet tuottavat vaihtoehtoista politiikkaa tai vaihtoehtoisia näkymiä yhteiskunnasta, on niiden ”todeksieläminen”. Voidaan puhua ”prefiguratiivisista” (engl. ”prefigurative”, ”prefiguration”, ks. Yates 2014; Trott

2021; Blühdorn & Deflorian 2021) käytänteistä. Carlie Trott (2021) pelkistää, että yhteiskunnallisilla liikkeillä voidaan ajatella olevan kahdenlaisia aspekteja: ensinnäkin liikkeissä voidaan vaatia muutosta, esimerkiksi osoittaen mieltä päätöksentekijöille, ja toisekseen liikkeet voivat omalla toimijuudellaan elää muutosta todeksi. Jälkimmäisiä määrittää Trottin mukaan eetos, jossa ”ei kysytä, vaan tehdään” (“not asking, just doing”; mt., 6), jotta saavutettaisiin haluttu tulos tässä ja nyt. Ingolfur Blühdorn ja Michael Deflorian (2021) toteavat, että prefiguraatio on yhteydessä utopioihin: sen kautta voidaan ikään kuin elää todeksi tai rakentaa kollektiivisesti utooppisia sosiaalisia todellisuuksia. Tämä tulee hyvin lähelle ajatusta arkipäivän utopioista (ks. Cooper 2014; esittelen tätä tarkemmin luvussa 5). Luigi Pellizzoni (2021) erittelee, että prefiguratiivinen liikehdintä tyypillisesti kieltäytyy tai vetäytyy jonkin asian tekemisestä totutulla tavalla ja toisekseen tuo esille ja toteuttaa jonkin vaihtoehtoisen tavan. Toisaalta prefiguratiiviset käytänteet saattavat tyypistyä hampaattomiksi ja pikemminkin mukailta vallitsevia valta-asetelmia tai pelkistyä toimijoidensa yksilöllisiksi projekteiksi – ne eivät aina ole yhtä ”vallankumouksellisia” kuin ulospäin voi vaikuttaa (Blühdorn & Deflorian 2021; Pellizzoni 2021). Pellizzonin (2021) mukaan niiden vahvin puoli saattaakin piillä ”ei-tekemisessä” (“not being or doing”). Toisin sanoen se, että aktiivisesti pyrkii olemaan suorittamatta – tehden asiat *eri tavalla* (“doing things differently”) pikemmin kuin tehden *eri asioita* (“different things”) – kulkee kapitalistista logiikkaa vastaan. Kaiken kaikkiaan yhteiskunnallisissa liikkeissä ja prefiguratiivisessa toiminnassa on aina lukuisia puolia: läsnä ovat sekä niiden rajoitteet että muutosvoima, eivätkä ne pelkisty vain yhteen tai toiseen.

Nuorten ilmastoaktivismi on yhteiskunnallinen liike, ja sitä myöten on selvää, että sillä on tietoisia ja tarkoituksellisia pyrkimyksiä muuttaa yhteiskuntaa. Kuten todettua, tämän päivän ilmastoliikehdinnän keskeisimmät jaetut tavoitteet (ns. 1,5 asteen tavoite ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus) ovat yleisluontoisia, eräänlaisia vähimmäisvaatimuksia. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että nuorilla ilmastoaktivisteilla ei olisi tarkempia toiveita sen suhteen, millaista tulevaisuuden yhteiskuntaa he toivovat. Samalla toimintatavat ovat moninaisia: yhtäältä ilmastoaktivismi esittää suoria vaatimuksia, toisaalta siinä on prefiguratiivisuuden piirteitä, eli paremman tulevaisuuden todeksielämistä. Ilmastoliikehdintä ja siihen osallistuvat nuoret tarjoavat lukuisia erilaisia lähestymistapoja siihen, kuinka tämän päivän yhteiskunnallisia epäkohtia – eikä vain ilmastokriisiä – voitaisiin ratkoa (esim. Schlosberg & Collins 2014; Bowman 2019; Bond, Thomas & Diprose 2020). Näitä tämä väitöskirja (ja artikkelit III ja IV) tarkastelee lähempää.

ELÄMÄNTAPALAJIT VAIHTOEHTOISINA URHEILUN JA TEKEMISEN MUOTOINA

Nuorten tavat muuttaa yhteiskuntaa eivät rajaudu vain tietoihin pyrkimykseen. Nuoret eivät ota ”annettuina” aiempien polvien perinteitä, arvoja ja tapoja, vaan he muokkaavat

niitä lukuisin tavoin niin henkilökohtaisesti kuin kollektiivisesti (esim. Häkkinen ym. 2013). Yksi elämänalue, jossa nuoret ovat viime vuosikymmeninä näkyvästi ja selkeästi etsineet ja toteuttaneet omia toimintatapojaan, on urheilu ja vapaa-aika. Kuten Eleni Dimou ja Jonathan Ilan (2018) korostavat, nuorten vapaa-ajan viettotavoissa on usein tiedostamattoman poliittisia elementtejä, ja sen vuoksi niitä ei tule tulkita vain tyhjän hedonistiseksi tai konsumeristiseksi.

Tutkimuksessa on kiinnitetty huomiota niin sanottuihin elämäntapalajeihin (“lifestyle sports”, esim. Wheaton 2004; Rannikko ym. 2013; Harinen, Rautopuro & Itkonen 2006; Piispa 2013), joihin luetaan muun muassa surffaus, skeittaus, lumilautailu ja kalliokiipeily. Elämäntapalajeista puhutaan usein myös vaihtoehtolajeina (“alternative sports”, Rinehart 2000; Rannikko 2018) ja nuorisokulttuurisina lajeina (Ojala & Itkonen 2014; ks. myös Willing ym. 2019). Jo nämä nimitykset antavat vihjeen näiden lajien luonteesta, ja esimerkiksi Belinda Wheaton (2004) määrittelee, että elämäntapalajeja määrittää pikemminkin tekeminen (“doing”) kuin kilpaileminen (ks. myös Harinen, Rautopuro & Itkonen 2006). Täten niissä on jo lähtökohtaista erontekoa perinteisiin urheilun muotoihin ja instituutioihin (ks. myös Piispa 2021). Pitäydyn itse elämäntapalajin (tai joskus tarvittaessa pidemmässä muodossa elämäntapaurheilulajin) käsitteessä syistä, joita avaan tarkemmin luvussa 5 (ks. ”Käsitteellisistä valinnoista”), mutta se ei tarkoita sitä, etteivätkö myös muut käsitevalinnat olisi perusteltavissa.

Elämäntapalajeissa tehdään siis eroa perinteiseksi tai valtavirtaiseksi miellettyyn urheiluun: institutionalisoituun ja aikuislähtöisesti organisoituun kilpaurheiluun, jota edustavat tyypillisesti olympialajit tai Suomessa esimerkiksi hiihto, yleisurheilu ja jääkiekko. Viime vuosina tämä eronteko on alkanut hämärtyä, kun esimerkiksi lumilautailu on ollut jo pidempään lajina talviolympialaisissa, ja sekä skeittaus että surffaus olivat ensi kertaa kesäolympialaisissa Tokiossa 2020 (jotka järjestettiin kesällä 2021 koronapandemian vuoksi). Nämä institutionalisoitumiset eivät kuitenkaan ole tapahtuneet kitkatta, ja lukuisat lajien harrastajat ovat protestoineet tai olleet pettyneitä sen vuoksi, että heidän lajinsa on päätyntä olympialaisiin (esim. HS/Pusa 2017; NBC/McCausland 2021). Jakolinja – joka ei tietenkään ole täysin selvärajainen – kulkeekin kenties nykyään yhä vahvemmin lajien sisällä, ja esimerkiksi surffauksessa ja lumilautailussa saatetaan tyypitellä yhtäältä kilpailuorientoituneemmat harrastajat ja toisaalta esteettisiä ja elämyksellisiä arvoja painottavat harrastajat. Jälkimmäiset viittaavat lajiinsa usein elämäntapana, ja esimerkiksi surffauksessa saatetaan tässä yhteydessä käyttää käsitettä “soul surfers” (esim. Taylor 2007). Tähän kytkeytyy myös kysymys ”autenttisuudesta” tai aitoudesta ja siitä, kuka on lajikulttuurinsa aito edustaja (ks. esim. Wheaton & Beal 2003).

Tässä yhteydessä lieneekin kysyttävä, voidaanko surf-kulttuuria laajemmin, tai jopa elämäntapalajeja yleisesti ottaen, lähestyä arkipäivän utopioina. Muodostaessaan tunnistettavissa olevia kenttiä irrallaan perinteisen urheiluliikkeen kentistä (Piispa 2021) ne nimittäin rakentavat eräänlaisia urheilun rinnakkaistodellisuuksia, joissa pätevät osin omat, harrastajien itsensä määrittämät sääntönsä. Elämäntapalajien alakulttuurit

kyseenalaistavat urheilun sovinnaisuuksia ja institutionalisoitumista, ja tarjoavat usein nuorista harrastajista itsestään lähtevää toiminnan logiikkaa (Wheaton 2004; Ojala & Itkonen 2014; Rannikko 2018). Pelkän vaihtoehdon tarjoamisen lisäksi niillä on myös politisoiva ulottuvuutensa: esimerkiksi skeittauksen piiristä on nostettu jatkuvasti kysymyksiä siitä, kuka omistaa kaupunkitilan (Rannikko 2015; ks. myös Borden 2001). Toisaalta elämäntapalajit voivat tuottaa myös vaihtoehtoisia tapoja esimerkiksi matkustaa tai elää (esim. Hänninen 2012; Rickly 2016). Kaiken kaikkiaan ei ole ihme, että elämäntapalajeja on kutsuttu myös vaihtoehtoliikunnaksi tai -urheiluksi (esim. Rannikko 2018; ks. myös “alternative sports”, Rinehart 2000).

Arkipäivän utopia -näkökulman lisäksi voidaan huomauttaa, että moniin elämäntapalajeihin yhdistetään romantisoivia ideoita. Esimerkiksi Holly Thorpe (2012, 325) on todennut, että lumilautailijoille nomadinen matkailuelämäntapa on ”unelman elämistä” (“live the dream”). Surffauksen puolestaan liittyy ajatus yksilönvapauden lähes äärimmäisestä toteuttamisesta (esim. Ormrod 2005), ja surf-kulttuurin ytimessä on ”ikuisen kesän” tai ”täydellisen aallon” nomadinen metsästäminen (Anderson 2014, 242; Towner 2016). Tällainen ”unelman todeksieläminen” voidaan tulkita myös yksilötason utopian toteumaksi (ks. myös Eskelinen, Lakkala & Pyykkönen 2020), eikä se ainakaan automaattisesti ole sellaista utooppista toimintaa tai ajattelua, joka johtaa yhteiskunnalliseen muutokseen. Siitä huolimatta vaihtoehtoiset skenaariot siitä, mistä unelmat löytyvät, ei ole merkityksetön, ja se on osin myös käsillä olevan tutkimuksen kiinnostuksen kohteena.

Vaikka elämäntapalajeissa elää edelleen protestihengen kulttuuri, ne ovat myös kasvaneiden harrastajamäärien ja kaupallistumisen myötä isoja ja löyhärajaisia ryhmiä, joihin on luettavissa hyvin erityyppisillä orientaatioilla osallistuvia yksilöitä. Esimerkiksi Scott Laderman (2017) katsoo, että surf-kulttuuria ja surffareita on romantisoitu ja heidän kapinallisuuttaan on liioiteltu. Monet surffaajat suhtautuvat Ladermanin mukaan täysin piittaamattomasti yhteiskunnallisiin asioihin ja politiikkaan – toisin kuin kapinallisimagoilta voisi odottaa – ja heidän surffauksensa ja surf-matkailunsa pääasiallinen motiivi on nautinnon tavoittelu.

Lisäksi lajeissa on nykyään vahvana kilpailullinen puoli, eikä pelkästään ymmärrettynä huippu-urheiluksi: esimerkiksi surf-kulttuuri voi olla myös ulossulkeva, syrjivä ja jopa väkivaltainen (esim. Olive 2019), ja sen sisällä käydään jatkuvia kamppailuita siitä, millaista surffaus ja surf-kulttuuri on ja kuka sen saa määrittää (esim. Taylor 2007; Ford & Brown 2006; Hough-Snee & Eastman 2017). Olisikin vaikea ajatella esimerkiksi koko maailmanlaajuisen surf-yhteisön (jos sellaista pystyy edes rajaamaan) olevan arkipäivän utopia. Nyt käsillä olevassa tutkimuksessa olen kokenut hedelmällisemmäksi tarkastella surffauksen ja surffaajien (jaettuja) käytänteitä ja arvoja kuin lähestyä surffausta selvärajaisena (utooppisena) yhteisönä. Käytänteiden ja arvojen merkitys ei nimittäin tässä tapauksessa rajaudu vain kulttuurin tai ryhmän sisälle, vaan niillä on laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Surffauksen kohdalla tähän tuo mielenkiintoisen lisänsä

se, että sillä on eräänlainen (ala)kulttuurinen sädekehä, jonka vuoksi surffaus herättää laajemmin kulttuurissamme mielikuvia yksilönvapaudesta ja nautinnosta (Ford & Brown 2006; Anderson 2016). Ei olekaan ihme, että surf-kuvastoa käytetään myös Suomessa säännöllisesti markkinointitarkoituksissa: viime vuosina näin ovat tehneet muun muassa Finnair ja Paulig.

Joka tapauksessa elämäntapaorientaatio, jossa hylätään tai jätetään vähemmälle huomiolle kilpailullinen aspekti, on elämäntapalajien ”toisin tekemisen” ytimessä. Tämä orientaatio ei kuitenkaan rajoitu vain siihen, miten urheilua tehdään, vaan se laajenee siihen, miten elämää eletään. Soveltaen Gerhard Schulzen (1992) ajatusta elämisyhteiskunnasta, ”oleminen muodostuu tärkeämmäksi kuin omistaminen” (Noro 1995, 123; myös Piispa 2021). Esimerkiksi surf-folklore on täynnään kuvauksia siitä, kuinka normatiiviseksi mielletty elämä hylätään ja elämä kietoutuu surffauksen, aaltojen etsimisen ja sitä kautta usein myös matkailun ympärille (esim. Ormrod 2005; Finnegan 2016). Tätä tematiikkaa on käsitelty muun muassa Kristin Lawler (2017, 306), joka kirjoittaa, kuinka surffaaja on amerikkalaisen kulttuurin sitkeimmin elävä vapauden arkkityyppi: surffaaja edustaa vapautta työstä, aikatauluista ja muista arjen kahleista sekä vapautta elää spontaanisti luonnon ja alakulttuurinsa huomassa. Eli sekä vapautta jostakin (”freedom from”), että vapautta johonkin (”freedom to”) (Berlin 2002[1969], 166–217).

Lawler esittää, että surffaaja eräänlaisena kulttuurisena kuvana tai representaationa on asettunut niin kapitalismin voittoa tavoittelevaa logiikkaa (Marx) kuin protestanttista etiikkaa (Weber) vastaan. Samalla kapitalismilla on ollut ristiriitainen suhde surffaajaan vapauden ja vapaa-ajan nautintojen maksimoijana: surffaaja on kuva ja ideaali, jonka avulla voidaan myydä hedonistista ja yksilöllistä vapaa-ajan ideaalia ja kannustaa ihmisiä kuluttamaan, mutta samalla surffaaja on edustanut työn välttelyä ja tuottamattomuutta. Siten surffaajat ovat ikään kuin eläneet todeksi – osin myös mielikuvien tasolla – niitä yksilöllisen vapauden unelmia, jotka ovat levinneet maailmansotien jälkeisessä ajassa. Surffari-ihanne on siis kapitalistin silmissä eräänlainen kaksiteräinen miekka.

Lawler (2017, 307–308) myös huomauttaa, että John Rawlsille – jonka teoria oikeudenmukaisuudesta reiluutena (”justice as fairness”, Rawls 1985) on keskeinen teoreettinen ja menetelmällinen kulmakivi artikkelissa IV – ”Malibun surffarit” muodostavat ongelman yhteiskunnan varojen ja hyödykkeiden reilulle jakamiselle. Rawls katsoo, että jos terveet ja työhön kykenevät ihmiset kieltäytyvät tyystin työstä vapaa-ajan maksimoinnin vuoksi, eivätkä siten kontribuoi yhteiskuntaan reilulla tavalla, heillä ei tulisi olla myöskään pääsyä julkisesti jaettaviin varoihin⁵ (Rawls 1988, 257). Lawlerin analyysissä tämä Rawls-nosto rakentaa pohjaa sille, kuinka yhteiskunnan varoilla ”pum-

5 “[T]hose who surf all day off Malibu must find a way to support themselves and would not be entitled to public funds.” Malibun surffari -viittaus tuskin on Rawlsin ajatuksista tunnetuimpia, eikä Rawls tietenkään ole ollut yksin luomassa ajatusta ”pummauksen” vahingollisuudesta.

maaminen” ja työn välttely ovat säännöllisesti yhä edelleen kiivaitten yhteiskunnallisten debattien ja myös halveksunnan aiheita (Suomessa ks. esim. IS/Silvander 2017; SK/Pasanen 2019).

Analyysissään Lawler kääntää tutun asetelman ylösalaisin: hän argumentoi, että poliittisissa keskusteluissa usein konstruoitava ”kansan” (”public”, eräänlainen ”tavan kansalainen”) ei itse asiassa pohjimmitaan halveksu työn välttelijöitä, vaan se ei yleisesti ottaen pidä työstä. Ennemmin ”tavan kansalainen” olisi tekemättä työtä ja nauttisi vapaa-ajasta – siis ”pummit” herättävät Lawlerin mukaan raivoa ennen kaikkea siksi, että he kehtaavat elää vapauden unelman todeksi. Lawler viittaa Jock Youngin esseeseen ”The Hippie Solution” (1973, sit. Lawler 2017, 314), joka esittää, että ”nuorten bohemien” (kuten surffaajien) ja hippien arvo on siinä, että he elävät todeksi tai ennakoivat eräänlaista jälkiteollista utopiaa (”postindustrial utopia”, Lawler 2017, 314), jossa runsas vapaa-aika mahdollistuu teknologisen edistyksen myötä. Lawlerin mukaan tällainen utopia on sittemmin painettu marginaaliin samalla, kun keskivertoyhdysvaltalaisen viikkotyöaika on viime vuosikymmeninä vain kasvanut (ks. myös Clancy 2018, 3–4). Siitä huolimatta hän uskoo, että surffaajien(kin) edustama ja elämä ihanne vapaa-ajan priorisoinnista ja työn toissijaisuudesta on potentiaalista käyttövoimaa sille, että työviikkoa pystyttäisiin lyhentämään ja elämästä voitaisiin tehdä merkityksellisempää. Lawler (2017, 316) peräänkuuluttaa ”vapauden kulttuuria”, jossa hidastetaan, nautitaan elämästä ja vastustetaan liikaa työntekoa, ja uskoo, että tällainen ajattelu ja surffaajat sen edustajina voivat näin inspiroida laajempaa yhteiskunnallista muutosta.

Kun elämäntapalaji muodostuu keskeiseksi elämän kiintopisteeksi, jopa ensisijaiseksi prioriteetiksi, saattavat esimerkiksi koulutuspolun ja uran rakentaminen jäädä toissijaisiksi (esim. Rickly 2016). Sen sijaan status ja mahdollisesti myös ura rakentuvat elämäntapalajin ympärille (Salasuo, Piispa & Huhta 2015, 266–271). Elämäntapalajien keskeinen kriittinen potentiaali piilee siinä, että ne osoittavat osin tarkoituksellisesti mutta myös tahattomasti tapoja tehdä ja ajatella asioita toisin – niin yksilön kuin kulttuurin tasolla. Kuten Riitta Hänninen (2012, 54) toteaa, ”kapinallisuus on yksi niistä tekijöistä, jotka tekevät lumilautailusta hedelmällisen lähtökohdan tutkia länsimaisen yhteiskunnan muutosprosesseja” – sama pätee myös moniin muihin elämäntapalajeihin, kuten surffaukseen. Irtaantuminen ”normaaliyhteiskunnasta” ei kuitenkaan ole aina niin totaalinen kuin päällepäin saattaa näyttää: sen sijaan tuloksena on usein eräänlaisia sovittelevia käytänteitä, joissa on kuitenkin uutta luovia elementtejä ja muutoksen ituja. Tätä aspektia käsittelem eniten artikkelissa I, ja paneudun siihen tarkemmin myöhemmissä, tuloksia käsittelevissä luvuissa.

5 Keskeiset tutkimusteoriat ja -metodit

LIKKUVUUSTUTKIMUS

Lisäännytynyt liikkuvuus on tuottanut ja tuottaa uudenlaista ylijarajaista todellisuutta ja uusia sosiaalisuuden muotoja (Urry 2007). Sen myötä muun muassa vapaa-ajan, työn, paikan, muuttoliikkeen ja matkustamisen rajanvedot ovat hämärtyneet (Sheller & Urry 2006; Cohen, Duncan & Thulemark 2015). Suomenkielisessä tutkimuksessa on puhuttu ”liikkuvasta maailmasta” (Lehtonen 2013) viitaten liikkuvuuden ja liikkumisen kokonaisvaltaistumiseen (myös Sheller 2018; Hannam, Butler & Paris 2014).

Ihmisten, esineiden, kulttuurituotteiden, tiedon, liikennevälineiden ja niin edelleen liikkeet kytkeytyvät toisiinsa lukemattomin tavoin, ja liikkumisen merkitys ylijarajaisessa maailmassa on korostunut paitsi taloudellisessa ja poliittisessa, myös sosiaalisessa, kulttuurisessa ja emotionaalisessa mielessä (Urry 2007). Liike on globalisaatioon kiinteästi kytkeytyvä ulottuvuus ja edellytys. Liikkuvuuden lisääntyminen edellyttääkin yhteiskuntien, kulttuurin ja sosiaalisuuden tutkimista uusista näkökulmista (Urry 2007; Lehtonen 2013; Sheller 2018). Tähän tarpeeseen on syntynyt niin sanottu mobilities-paradigma tai -tutkimustraditio – puhutaan myös niin sanotusti yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen ”mobiilista käänteestä” (Lehtonen 2013; ”mobile/mobility turn”, ks. esim. Sheller & Urry 2006).

Englanninkielinen mobility-kattotermi on yhtäältä käytännöllisen kattava, mutta toisaalta se jättää piiloon tiettyjä nyansseja. Noel Salazar (2018) huomauttaa, että mobility-käsitteeseen liittyy sekä itse liikkeelläolijan että muiden antamia merkityksiä, ja että liikkuvuus tarkoittaa eri asioita eri ihmisille erilaisissa sosiaalisissa konteksteissa. Matkojen myötä ihmiset kohtaavat väistämättä erilaisuutta, ihmisiä, jotka ovat ”toisia” tai ”toisaalta” (Salazar 2018, 2; ks. myös Korpela 2020). Samassa hengessä Tim Cresswell (2006, 2–4) korostaa, että liikkuvuus on eri asia kuin liike, sillä siinä missä liike on fyysistä toimintaa, siirtymistä paikasta toiseen, on liikkuvuus jotain, jolla on sille ominaisia merkityksiä. Näihin merkityksiin vaikuttavat lähtöpaikka, tehty matka ja kohde: niiden kautta aukeaa, mitä merkityksiä liikkeeseen kytkeytyy. Matkat tuottavat myös erontekoja. Esimerkiksi maahanmuuttajaan ja expatriaattiin liitetään erilaisia mielleyhtymiä, vaikka he olisivat ulkoakatsottuna tekemässä aivan samaa asiaa, tai liikettä (Näre 2012).

Mobilities-paradigmalle ei ole vakiintunutta, eikä toisaalta myöskään englanninkielisen sanan kaikki merkitykset helposti kattavaa suomennosta. Kuten Laura Gröndahl (2014, 126) toteaa kirja-arviossaan Ole Jensenin kirjasta *Staging mobilities*, kirjan nimeä on vaikea kääntää, ja ”sopivien sanojen puute saattaa olla oire siitä, miten vähän tieteellistä keskustelua Suomessa on käyty tällaisista aiheista” (ks. myös Toiskallio 2002, 26–29). Yleisesti ottaen kyse on liikkeen ja liikkuvuuden tutkimuksesta, joka on luonteeltaan

monitieteistä ja usein yhteiskuntatieteellistä (ks. Lehtonen 2013). Maarit Sireni ja Mari Karttilakoski (2019) suomentavatkin mobility studiesin muotoon ”monitieteinen liikkuvuustutkimus”. Tätä noudatellen mutta hieman vielä tiivistäen voitaisiin myös hyvin käyttää termiä *liikkuvuustutkimus* (ks. myös Saarinen 2008; Kari 2014), vaikka se ei tavoita aivan samoja merkityksiä kuin ”mobilities”.

Joka tapauksessa liikkuvuustutkimus korostaa liikkumisen ja liikkuvuuden sosiaalista, kulttuurista ja yhteiskunnallista merkitystä ja pyrkii ottamaan sen huomioon eräänlaisena nykyaajan yhteiskunnallisen olemisen perusehtona (Urry 2007; Hannam, Sheller & Urry 2006). Näin pyritään selvittämään ja ymmärtämään ihmisten, tavaroiden, pääomien ja tiedon liikettä maailmanlaajuisesti, kuten myös kansallisia ja paikallisempia liikenteeseen, julkiseen tilaan ja jokapäiväiseen elämään liittyviä liikkuvuuskysymyksiä (Hannam, Sheller & Urry 2006).

Mobilities-paradigman eräänlaisena suunnannäyttäjänä on toiminut myös Zygmunt Bauman, joka puhui ”notkeasta modernista” (”liquid modernity”, 1998; 2000). Baumanin mukaan liikkuvuus määrittää myöhäismodernissa ajassa ihmisten suhteita, ja siitä on tullut tavoiteltava yhteiskunnallinen tila ja ominaisuus. Samalla se on menestymisen edellytys ja mittari, joka erottaa ja arvottaa ihmisiä: enemmän liikkuva on lähestulkoon ”enemmän ihminen” (ks. myös Gössling & Nilsson 2010), ja vapaudesta ja liikkuvuudesta on tullut miltei toistensa synonyymeja. Mimi Sheller (2018, 9–14) korostaakin, että liike ja liikkuvuus on huomioitava, jos haluamme ymmärtää, miten ihmisten toimijuuden mahdollisuudet ja valta-asetelmat muodostuvat tämän päivän maailmassa.

Liikkuvuuden arvo ja status nyky-yhteiskunnassa heijastuvat joka tapauksessa väistämättä myös matkailuun. Kevin Hannam, Gareth Butler ja Cody Morris Paris (2014) katsovat, että turismia ei tule enää tutkia vain jonakin sellaisena, joka tapahtuu arkielämän ulkopuolella ja normaalin sosiaalisen elämän laitamilla. Sen sijaan, ja yhdistäen yhteiskunnan ”mobiilin käänteen” kanssa, turismi on keskeinen osa yhteiskunnallista toimintaa ja osa jokapäiväistä elämää (ks. myös Gössling, Cohen & Hibbert 2018). Scott A. Cohen ja Erik Cohen (2019) puolestaan korostavat, että turismin sosiologisessa tutkimuksessa on pyrittävä aiempaa paremmin yhdistämään tutkimustulokset laajempiin sosiologisiin virtauksiin ja sitä kautta myös hahmottamaan turismin yhteydet laajoihin yhteiskunnallisiin kehityskulkuihin. Yhtenä esimerkkinä he nostavat ilmastonmuutoksen (ks. myös Adey ym. 2021).

Keskeinen argumenttini on, että kun tutkimme nuorten liikettä ja liikkuvuutta, tutkimme nuoria heidän hyvin jokapäiväisessä olotilassaan. Ja kun tutkimme noita jokapäiväisiä ulottuvuuksia, pääsemme myös kiinni siihen, millaisia ovat jokapäiväiseen elämään liittyvät käytänteet ja arvot, ja toisaalta unelmat, toiveet ja todeksi eletyt näkyvät muutoksesta. Kuten Valentina Cuzzocrea (2020) toteaa, liikkuvuusperspektiivi avaa nuorisotutkimukseen monitieteisen lähtökohdan esimerkiksi liikkumisen epätasa-arvoa, liikkuvuuden institutionaalisia ulottuvuuksia, identiteettikysymyksiä ja elämäntapaa koskeviin analyysiin. Kun otetaan huomioon tämän päivän nuorten liikkuvuus ja

nuorten liikkuvuuden ideaalit ja imperatiivit, voidaan todeta, että mobilities-näkökulma on potentiaalisesti hyvin hedelmällinen nuorisoa koskevassa tutkimuksessa – ja että se on todennäköisesti jäänyt ainakin kotimaisessa nuorisotutkimuksessa alikäytölle.

UTOPIA METODINA

Tämän väitöskirjan keskeinen teoreettinen ja metodologinen tausta on utopiatutkimuksen perinteessä. Sen vuoksi esittelen sitä tämän erillisen pääotsikon alla. Aineistonkeruussa ja artikkelieni analyyseissa käyttämiäni menetelmiä esittelen erikseen luvussa 6. Utopiaa ja utopiaa metodina käsittelevää kirjallisuutta on runsaasti, enkä pysty tässä yhteydessä käsittelemään siitä kuin osaa. Pääosin keskityn niihin utopiametodin ulottuvuuksiin, jotka ovat nyt käsillä olevan tutkimuksen ja sen empiirisen asetelman kannalta erityisen relevantteja.

Thomas Moren (1971) kirja *Utopia* ilmestyi ensimmäisen kerran hieman yli puoli vuosituhatta sitten (1516). More rakensi sanan ‘utopia’ kreikan kieltävästä etuliitteestä ‘ou’ sekä paikkaa tarkoittavasta sanasta ‘topos’. Toisin sanoen utopia on ”paikka, jota ei ole”. Yleensä käsitteellä viitataan kuviteltavissa olevaan ihanneyhteiskuntaan – tai vaihtoehtoisesti voidaan ajatella, että se on ‘eu’ (kreik. hyvä) topia, hyvä paikka (Rahkonen 1996). Sittemmin utopia on eri aikakausina ollut myös tietentekijöiden työkalu. 1900-luvulla yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa utopian käsitettä hyödynsivät muun muassa Karl Mannheim (1979) ja Ernst Bloch (esim. 1986). Suomessa utopioita ja utopiaa käsitteenä ovat yhteiskuntatieteessä käsitelleet muun muassa Keijo Rahkonen (1996) ja Teppo Eskelinen (2019). Kotimaisessa nuorisotutkimuksessa utopiametodin hyödyntäminen ja ylipäättään nuorten utopioiden tai tulevaisuuskuvien tutkimus on jäänyt suhteellisen vähälle huomiolle (ks. kuitenkin Ollila 2008; Särkelä & Suoranta 2016; Heikkilä ym. 2017). Kaikkiaan tutkimuskiinnostus utopiaa kohtaan yhteiskuntatieteissä on tehnyt eräänlaisen paluun viime vuosina (ks. esim. Wright 2010; Levitas 2013; Cooper 2014; Husso 2017; Lakkala 2017; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020; Arias-Maldonado 2020; Salmenniemi, Porkola & Ylöstalo 2021) – osin siksi, että utopioille katsotaan olevan kriisien sävyttämässä ajassa tarvetta (esim. Wright 2010; Levitas 2013; de Geus 2009).

Niin utopia työkaluna kuin utopiat eräänlaisina konkreettisina unelmina voivat olla hyödyllisiä muun muassa yhteiskunnan tulevaisuutta ja hyvää elämää pohdittaessa (esim. Rahkonen 1996, 74–75) sekä demokraattisen keskustelun ruokkimisessa (Eskelinen 2019). Lisäksi ne mahdollistavat nykyisten rakenteiden kriittisen tarkastelun. Niillä on nähty olevan erityinen tehtävä dystooppisen todellisuuden ylittämässä. Blochin (1986) mukaan utopia on toivon yhteiskunnallinen ilmenemismuoto: visiot oikeudenmukaisemmasta maailmasta kytkeytyvät toivoon paremmasta tulevaisuudesta (ks. myös Lehtonen 2014, 374–380).

Ruth Levitas (2013) erittelee kolme utopiametodin ”moodia” tai muotoa (“modes”): arkeologinen, ontologinen ja arkkitehtoninen. Viimeksi mainittu viittaa paremman yhteiskunnan ja maailman suunnitelmiin ja kuvitelmiin, ja lienee kaikista tunnetuin utopian muoto. Sen tyypillisiä edustajia ovat esimerkiksi kirjalliset tekstit (esim. Callenbach 2004[1975]), joissa hahmotellaan usein varsin yksityiskohtaisestikin erilaisia unelma-yhteiskuntia. Toisaalta, kuten Levitas (2013, 197–220) itsekin tekee, arkkitehtonista muotoa voidaan hyödyntää myös prosessinomaisesti, ikään kuin esittäen paremman yhteiskunnan rakennuspalikoita pyrkimättä kuitenkaan tuottamaan sellaisen pohjapiirrosta. Ontologinen muoto on puolestaan pyrkimys hahmottaa, millaista voisi olla utooppinen ihmisyys. Toisin sanoen ontologisen muodon kautta voidaan päästä sen jäljille, keitä me olemme ja toisaalta miten me voisimme ja meidän pitäisi muuttua, jotta parempi yhteiskunta olisi mahdollinen (Levitas 2013, 175–196; ks. myös Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020, 11).

Arkeologinen muoto on selkeimmin analyttinen lähestymistapa: sen pyrkimyksenä on paikantaa utooppisia elementtejä sellaisista sosiaalisen todellisuuden tuotteista, joita ei ole varsinaisesti tehty utopia-mielessä. Arkeologisen muodon avulla voidaan esimerkiksi tarkastella hyvän yhteiskunnan artikulaatioita vaikkapa poliittisissa ja taiteellisissa ohjelmissa ja ideoissa (ks. Levitas 2013, 153–174). Teppo Eskelinen, Keijo Lakkala ja Maria Laakso (2020, 11) katsovat, että arkeologinen muoto on eräänlaista ”utopian hermeneutiikkaa”: se pyrkii tulkinnan kautta analysoimaan ja löytämään utooppisia elementtejä oikeastaan miltä tahansa inhimillisen kulttuurin alalta. Utopiametodi voi myös Levitasin (2013) mukaan olla hermeneuttista tai rakentavaa (“constructive”). Hermeneuttisen lähestymistavan, kuten utopian arkeologian avulla voidaan analysoida yhteiskunnassa ja kulttuurissa vallitsevia ilmiöitä ja toimintatapoja eräänlaisen utopia-linssin lävitse. Levitas (2013, 5) kirjoittaa:

[...] utopia does not require the imaginative construction of whole other worlds. It occurs as an embedded element in a wide range of human practice and culture – in the individual and collective creative practices of art as well as in its reproduction and consumption. Utopian method here is primarily hermeneutic. We can explore culture (in its broadest sense) for its utopian aspects, its expression of longing and fulfilment.

Eskelinen, Lakkala ja Laakso (2020, 9) katsovat, että mikä tahansa pyrkimys tai halu kohti jotain parempaa voidaan tulkita utooppiseksi (engl. “utopian”). Toisin sanoen on tehtävä ero sanojen utopia ja utooppinen (engl. “utopianism”; Kumar 1991; ks. myös Lakkala 2017) välille: ensimmäinen sisältää ajatuksen toivottavasta ja/tai kuvittelusta yhteiskunnasta, kun taas jälkimmäinen on eräänlaista yhteiskunnallisen mielikuvituksen harjoittamista (“social dreaming”, ks. Sargent 1994; Laakso 2020). Eskelinen ja kumppanit kohdistavat katseensa jälkimmäiseen. He määrittelevät tehtäväkseen ennen kaikkea utooppisen löytämisen ympäröivästä todellisuudesta, ei niinkään kuvitteellisen

yhteiskunnan kehittämissä⁶. Heidän toimittamansa kirjan artikkeleissa näitä utopiin toivon artikulaatioita tutkitaan ja löydetään muun muassa paikallisyhteisöistä (Aula 2020), kirjallisuudesta (Laakso 2020), koulutuksesta (Moisio & Rautiainen 2020) ja huumorista (Hietalahti 2020).

Oma analyysini liikkuu edellä kuvatuilla jäljillä, ja sen voidaan katsoa olevan ensisijaisesti hermeneuttista tulkintaa siitä, millaisia utoppisia käytänteitä ja arvoja surf-matkaajat ja ilmastoaktivistit tuottavat, rakentavat ja elävät todeksi. On kuitenkin hyvä huomata, että hermeneuttiset ja rakentavat lähestymistavat – tai arkeologiset ja arkkitehtoniset – ovat lähes väistämättä kytköksissä toisiinsa (Levitas 2013, 65). Hermeneuttinen tulkinta johtaa nimittäin herkästi myös hahmotelmiin siitä, millainen yhteiskunta on toivottava ja millaista on hyvä elämä. Nämä ovat puolestaan yhteiskunnallisen ja kulttuurisen muutoksen rakennusaineita. Levitas itse tekee teoksessaan niin hermeneuttista analyysia (Levitas 2013, 3–64) kuin myös tietoista utoppista uuden yhteiskunnan rakentamista tai hahmottelua (mt., 197–220). Joka tapauksessa analyysini kumpuaa ennen kaikkea tutkittavien ihmisten toiminnasta, olipa se arkipäivän utopioiden todeksielämistä tai utoppista kuvittelua. Siten se liikkuu ihmisten jokapäiväisen elämän tasolla, ja tätä lähtökohtaa voi myös hyvin luonnehtia nuorisotutkimukselle tyypilliseksi (Hoikkala & Suurpää 2005). Vaikka konkreettisille utopioille – siis sellaisille, jotka ovat tässä maailmanajassa paitsi mahdollisia (Bloch 1986), myös eko-sosiaalisesti kestäviä (Levitas 2013) – lieneekin tarvetta, en pyri niiden rakentamiseen. Pikemminkin havainnot tarkastelevat utoppisia käytänteitä ja ajattelun tapoja prosesseina, joissa on yhteiskunnallinen muutospotentiali, mutta joista ei pyritä rakentamaan yhtenäistä tiekarttaa tulevaisuuden yhteiskunnalle. Utopiisen tiekartan tai pohjapiirroksen ongelmat on moneen kertaan nostettu esille utopia-keskustelua koskevassa kritiikissä (esim. Rahkonen 1996; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020), ja toisaalta hyvin konkreettiset tulevaisuutta koskevat näkymät ja ennustukset tuppaavat usein aliarvioimaan muutosta yhtäällä ja liioittelemaan sitä toisaalla. Kuten scifi-kirjallisuus, ne eivät niinkään kerro tulevaisuudesta vaan nykyisyydestä ja siihen liittyvistä toiveista ja uhkakuvista (ks. myös Laakso 2020).

Levitas (2013, 218) painottaa, että hän ei koe keksivänsä utopiametodia tyhjästä. Sen sijaan hän pyrkii pikemminkin eksplikoimaan metodia, joka on jo ihmisten käytössä – Levitasin mukaan oikeastaan aina silloin, kun ihmiset yksin ja yhdessä pohtivat ja rakentavat tulevaisuuttaan⁷. Sosiologisen analyysin ja tulkinnan kautta voidaan siis pikemminkin nähdä utopioina sellaiset tulevaisuuden vaihtoehtojen kuvittelu, tekemisen ja rakentamisen käytänteet, jotka eivät eksplisiittisesti ja tietoisesti välttämättä

6 “not the reconstruction of any imaginary society, but locating utopian hope in the world around us” (Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020, 9).

7 “[it] is already in use whenever and wherever people individually or collectively consider what the future might bring and how humans might choose to shape it” (Levitas 2013, 218).

ole ”utooppisia”. Samankaltaista metodia soveltaa myös Davina Cooper (2014), joka puhuu arkipäivän utopioista (”everyday utopias”). Ne ovat eräänlaisia sosiaalisia toisin tekemisen areenoita tai yhteisöitä. Cooper katsoo, että kun jokapäiväistä elämää eletään eri tavalla kuin on totuttu tai kuin valtavirrassa tehdään, vanhat käytänteet ja normit tulevat näkyviksi – ja silloin myös huomataan, että niitä voidaan muuttaa. Utooppiset projektit, silloinkin kun ne ovat ”provisionaalisia” tai epätäydellisiä, tuottavat pohdintaa arvoista ja luovat toivoa muutoksesta (Sliwinski 2016). Tämä ajatus tulee lähelle sitä, mitä tarkoitetaan yhteiskunnallisten liikkeiden toimintatapoihin usein luettavilla prefiguratiivisilla käytänteillä, joita esittelin luvussa 4 (esim. Yates 2014; Trott 2021).

Myös mobilities-tutkimustraditiossa on oltu kiinnostuneita utopioista ja utopiametodista, joskin toistaiseksi tämä on jäänyt suhteellisen vähäiseksi (López-Galviz, Büscher & Freudendal-Pedersen, 2020). Jos liikkuvuuden ajatellaan olevan elimellinen osa sitä, millaista sosiaalinen todellisuus tänä päivänä on, ovat myös todellisuutta koskevat utopiat ja utooppiset näköalat potentiaalisesti ja hyvin mahdollisesti liikkuvia. Tässä hengessä Carlos López-Galviz ja kumppanit (2020) korostavat, että niin utopia metodina kuin utooppinen ajattelu voivat auttaa kehittämään liikkuvuutta – sen kulttuureja, teknologiaa ja niin edelleen – kestävämmälle pohjalle. Esimerkiksi Malene Freudendal-Pedersen (2018) on tutkinut tästä näkökulmasta pyöräilyä, joka voi hänen mukaansa tarjota uusia näköaloja autoilun hallitsemaan urbaaniin liikkumiseen.

KÄSITTEELLISISTÄ VALINNOISTA

Tutkimukseni ammentaa muun muassa liikkuvuuden, liikunnan alakulttuurien, matkailun, yhteiskunnallisten liikkeiden ja utopioiden tutkimustraditioista. Edellä käsiteltyjen liikkuvuustutkimuksen (mobilities-paradigma) ja utopiametodin lisäksi muutamit käyttämäni käsitteet kaipaavat selvennystä.

Käytän useampia termejä, joiden ytimessä on ajatus elämäntavasta (ks. esim. Roos 1988). Yksi tutkimukseni avaintermi yhdistää elämäntavan ja liikkuvuuden, *lifestylen* ja *mobilitiesin* käsitteet. Englanninkielisen termin ”lifestyle mobilities” (Cohen, Duncan & Thulemark 2015; Korpela 2020; ks. myös Wallin 2017; Hiltunen & Rehunen 2014) käännän muotoon *elämäntapaliikkuvuus*, ja sovellan sitä etenkin surffaajien kohdalla (ks. artikkeli I). Mainitusta termistä on myös juonnettavissa käsite *liikkuva elämäntapa* (tai monikossa *liikkuvat elämäntavat*). Käytän näitä pitkin tutkimusta huolimatta siitä, että ensin mainitun termin loppuosan ”liikkuvuus” poikkeaa merkitysiltään hieman englanninkielisestä sanasta ”mobilities”.

Selkeää kotimaista tutkimusperinnettä nuorten liikkuvia elämäntapoja koskevalle tutkimukselle ei ole. Siitä huolimatta liikkuvan elämäntavan sanaparia on käytetty satunnaisesti aiemmissa tutkimuksissa, mutta sillä on viitattu myös liikuntaan eikä vain liikkumiseen matkustamisena (ks. esim. Stenvall, Korkiamäki & Kallio 2015,

42). Yhtä kaikki, suomenkielisen nuorisotutkimuksen kontekstissa Merja Kylmäkoski (2012) puhuu nimenomaisesti liikkuvasta elämäntavasta (ja muutaman kerran myös vaihtaan liikkuvasta elämäntyylistä) hyvin samassa merkityksessä kuin käytän sitä itse. Jani Lunnas (2005, 46) puolestaan puhuu kiipeilijöiden seikkailumatkailusta ”liikkuvana elämäntapana”, joskin täsmentämättä viittaako hän elämäntavan liikunnalliseen aspektiin vain liikkuvuuteen. Mikään ei tietenkään estä viittaamista tässä yhteydessä molempiin, aivan kuten voisi tehdä myös surffaajien kohdalla.

Scott A. Cohen ja kumppanit (2015) avaavat elämäntapaliikkuvuutta (”lifestyle mobility”) nimenomaisesti sen kautta, että liikkuvuus määrittää koko elämää ja sen valintoja: esimerkiksi työ ja vapaa-aika sekoittuvat ”tien päällä”, kodin määrittely voi olla vaikeaa elämäntapaliikkuville, ja liikkuvuus on heille keskeinen identiteettiä määrittävä tekijä. Pähkinänkuoressa: liikkuvuus on osa jokapäiväistä elämää. Kuten Lunnas (2005, 50) toteaa kiipeilymatkailua koskevassa tutkimuksessaan – kiipeily on surffauksen ja muun muassa lumilautailun ohella niin sanottu elämäntapalaji, johon matkailu liittyy keskeisesti (ks. myös Rickly 2016; Thorpe 2012) – kiipeilyn elämymatkailu yleensä ”eroaa ’tavallisesta’ elämymatkailusta ja on erottamaton osa individuaalista ja yhteisöllistä kiipeilyharrastusta”. Toisin sanoen liikkuvaan elämäntapaan kytkeytyy myös yhteisö, joka jakaa samoja käytänteitä ja arvoja.

Vaikka vaihtoehtoliikunta, nuorisokulttuurinen liikkuminen tai extreme-urheilu (Ojala & Itonen 2014; Rannikko 2018) voivat olla tutkimuskontekstista riippuen täysin valideja käsitevalintoja, tässä yhteydessä puhun surffauksesta elämäntapalajina⁸. Tämä palautuu pitkälti tutkimukseni tiettyihin, elämäntavallisuutta korostaviin lähtökohtiin. Elämäntapa on myös siitä luonteva käsite, että surffaajat itse usein käyttävät elämäntavan käsitettä – sama on huomattu myös lukuisissa muissa aiemmissä tutkimuksissa (ks. esim. Wheaton 2004, 11–12; Ford & Brown 2006, 59–82; Borne 2018, 7–8). Toisin sanoen surffauksen ei koeta olevan ensisijaisesti urheilua (tai liikuntaa, harjoittelua) vaan elämäntapa (ks. myös Salasuo, Piispa & Huhta 2015, 33–34; Wheaton 2004; Borne 2018). J.P. Roos (1988, 52) määrittelee, että elämäntapa on ryhmäkohtainen ja että elämäntapaan vaikuttavia sosiaalisia konteksteja voivat olla esimerkiksi perhe tai nuorisoryhmät. Pelkästään liikunta itsessään ei Roosin mukaan (mt., 70) voi olla

8 Huomaatan myös, että vaikka vaihtoehtourheilun tai -liikunnan (alternative sports) käsite voi olla tutkimuskontekstista riippuen perusteltu, se myös tuottaa asetelman, jossa jokin laji asetuu ymmärrettäväksi tietyn suhteen kautta – toisin sanoen vaihtoehtona ”valtavirtaiselle” tai ”perinteiselle” urheilulle. Nyt käsillä olevassa tutkimuksessa fokus ei ensisijaisesti ole urheilun kentissä ja niiden vaihtoehtoisuuksissa vaan liikkuvuudessa ja elämäntapaliikkuvuudessa, joten senkään vuoksi rinnastusta muihin urheilulajeihin ei tarvitse tehdä. Tämä ei kuitenkaan poista vaihtoehtoisuuden mahdollisuutta, vaan elämäntapalaji tai -liikkuvuus voi olla tapa tehdä asioita ”toisin”, vaikka sitä ei käsitteen tasolla alleviivattaisi. Vaihtoehtoisuus muodostuukin vasta tulkinnan kautta, ja nojaututtaessa empiriisiin lähtökohtiin ja tutkittavien omaan tulkintaan elämäntavan käsite näyttäytyy tässä yhteydessä vahvempana kandidaattina.

elämäntapa. Elämäntapalajit kuitenkin tarjoavat laajemman sosiaalisen kontekstin, jonka myötä niistä voi hyvällä syyllä puhua elämäntapana. Elämäntavan ajatukseen liittyy siis se, että surffaaminen on muutakin kuin se liikuntasuoritus, joka aalloilla tehdään: se kytkeytyy laajempaan surf-kulttuuriin ja sen arvostukseen sekä aaltojen etsimiseen ja matkailuun. Elämäntapa on kokonaisvaltainen ja sille omistaudutaan – tämä tulee esille myös artikkelissa I siinä, kuinka elämä rakentuu surf-matkojen ympärille tai artikkelissa II siinä, kuinka vesielementin ja aaltojen opettelusta tulee kokonaisvaltaista.

Muista käsitteellisistä valinnoista todettakoon, että kuten aiemmin pohjustin, tämän päivän ilmastoliikehdintä on tutkimusermeillä yhteiskunnallinen liike. Yhteiskunnallisen liikkeen käsitteen ohessa käytän aktivismin ja ilmastoaktivismin käsitteitä, vaikka aineistoa kerätessä tuli ilmi, että kaikki haastatellut eivät kokeneet aktivismin käsitettä ja identiteettiä itselleen aukottomasti sopivina (ks. Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020, 16). Heidän toimintansa on kuitenkin luonteeltaan sosiaalista ja tähtää yhteiskunnalliseen muutokseen – siis esimerkiksi Paul Sternin (2000; ks. myös Marquart-Pyatt 2012, 684, ympäristöaktivismista) jaottelun mukaan aktivismia. Ilmastoaktivismi/-aktivisti on puolestaan perusteltu valinta siksi, että juuri pyrkimys ilmaston suojelemiseen määrittää tutkittujen aktivismia.

6 Tutkimuksen toteuttaminen ja aineistot: monimenetelmäinen nuorisotutkimus

Nuorisotutkimuksen sateenvarjon alla tehdään Suomessa moniin eri tieteenaloihin liittyvää tutkimusta. Edustettuina ovat muun muassa erilaiset yhteiskuntatieteet, kasvatustieteet, humanistiset alat, terveystieteet, psykologia ja oikeustieteet (ks. esim. Kiilakoski & Honkatukia 2018, 11). Tutkimusintressit vaihtelevat empiirisestä teoreettiseen ja nuoruuden käsitteelliseen ymmärtämiseen. Monitieteisyys ja -menetelmällisyys ei kuitenkaan rajoitu vain siihen, että nuorisotutkijoita tulee erilaisista tiede- ja koulukunnista. Myös varsinaisessa tutkimusenteossa usein yhdistetään erilaisia menetelmiä luovasti ja yli tieteenalarajojen (Hoikkala & Suurpää 2005). Kiilakoski ja Honkatukia (2018, 11) tiivistävät tämän seuraavasti: ”Nuorisotutkimuksellisessa tiedontuotannossa on tärkeää metodologinen reflektio ja innovatiivisten tutkimusmenetelmien kehittäminen, jotta tutkimus tavoittaisi monipuolisesti ja sensitiivisesti erilaisia nuoruuteen liittyviä ilmiöitä.”

Nuorisotutkimuksessa on myös ollut keskeistä, että nuorisotutkijat eivät asemoidu ”norsunluutorniin” tutkimusta tehdessään tai siitä raportoidessaan. Se näkynee myös tässä luvussa – en halua häivyttää henkilökohtaista tekijyyttäni piiloon, vaan pyrin refleктоimaan valittuja tutkimusaineistoja ja -menetelmiä koko tutkimusprosessia vasten. Nuorisotutkimukselle tyypillistä on myös tuottaa paitsi ajankohtaista tietoa nuorista ja nuoruuteen liittyvistä ilmiöistä, myös sellaista tutkimusta, jolla on yhteiskunnallista relevanssia. Kuten todettua, tarkastelen nuorten näkemyksiä ja utopioita siitä, millainen voisi olla muutos parempaan yhteiskuntaan. Tällainen toiveikkuus nuoria kohtaan lienee sekin varsin yleinen piirre nuorisotutkijoille.

Nämä lähtökohdat huomioiden tämä tutkimus asettuu tukevasti suomalaisen nuorisotutkimuksen traditioon. Yksi motivaatio tämän väitöskirjayhteenvedon kirjoittamiselle suomeksi (englanninkielisistä tutkimusartikkeleista huolimatta) on ollut kontribuoida kotimaisen nuorisotutkimuksen kenttään. Esittelen seuraavissa alaluvuissa tarkemmin tutkimukseni monimenetelmäisiä lähtökohtia.

TUTKIMUSAINEISTOT

Tässä väitöskirjassa olevat tutkimusartikkelit nojautuvat pitkälti haastatteluaineistoihin. Keräsin väitöskirjan ensimmäisen aineiston (surf-matkaajat) temaattisen elämäntarinahaastattelun metodein. Myös Nutopia-hankkeessa haastattelu oli luonteva ja toimiva tapa kerätä aineistoa. Tein Nutopia-hankkeen haastatteluista 12. Koen, että käsillä olevat haastatteluaineistot ovat korkeatasoisia ja ovat tuottaneet uutta tietoa ja ymmärrystä minulle, ja sitä tietoa ja ymmärrystä pyrin nyt välittämään eteenpäin lukijalle. Tämän väitöskirjan monimenetelmäisyys ei siis palaudu niinkään aineiston-

keruumetodiin, vaan yhtäältä siihen, että tarkastelen rinnakkain, vuoroin ja ajoittain myös vertaillen kahta eri aineistokokonaisuutta, ja toisaalta monipuolisiin analyysimenetelmiin ja teoriaperinteisiin.

Haastattelut eivät koskaan tuota tietoa, joka täysin vastaa todellisuuden tapahtumia. Sen sijaan ne ovat väistämättä subjektiivisia kertomuksia, joissa välittyvät haastateltavien kokemukset, merkityksenannot, näkemykset, haaveet ja niin edelleen. Haastateltavien positio saattaa myös vaihdella haastattelun sisällä: yhdessä hetkessä hän saattaa olla muistelijä, toisessa unelmoija ja kolmannessa informantti. (Salasuo, Piispa & Huhta 2015, 30; myös Portelli 2006.) Esimerkiksi surf-matkaajat kertoivat elämäntarinansa lisäksi muun muassa näkemyksistään surffauksen ja matkailun nykytilasta sekä tulevaisuudesta. Ilmastoaktivistit puolestaan kertoivat sekä jo tapahtuneesta toiminnastaan ilmastotyön parissa että tulevaisuutta koskevista haaveistaan. Molempia haastatteluaineistoja kerätessäni apunani oli temaattinen haastattelurunko, joka toimi ennen kaikkea apuna siinä, että muistin käsitellä kaikkia haluamiani avainteemoja. En kuitenkaan pitäytynyt siinä orjallisesti, toistaen joka kerta samoja kysymyksiä, vaan annoin myös haastattelun ja haastateltavan ohjata niihin suuntiin, mitkä kulloinkin vaikuttivat hedelmällisimmiltä. Haastattelurungot myös lähes poikkeuksetta elävät: etenkin ensimmäisten haastattelujen jälkeen niitä joutuu usein täydentämään sitä mukaa, kun syntyy oivalluksia teemoista, joita aineistonkeruuta aloittaessa ei tullut vielä ajatelleeksi, ja toisaalta niistä putoaa pois kysymyksiä, jotka alkavat näyttytyä epäolennaisilta. Tähän vaikuttaa myös se, että aineiston analyysi käynnistyy tutkijan päässä heti, kun aineisto alkaa karttua.⁹

Surf-matkaajien temaattiset elämäntarinahaastattelut

Aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui niin sanottu temaattinen elämäntarinahaastattelu (Atkinson 2002; ks. myös Hoikkala 1999; Piispa & Salasuo 2014; Salasuo, Piispa & Huhta 2015; ks. myös "life-history approach", Wheaton 2017). Kun aloitin haastatteluiden keruun, se tuntui alusta asti luontevalta metodilta, ja koin pääseväni monissa haastatteluissa syvälle siihen maailmaan ja elämäntapaan, joka minua kiinnosti. Koska en ole itse surffaaja, surf-tutkimuksessa usein käytetty (auto)etnografinen metodi (ks. esim. Borne 2018, 11–26; Stranger 2011, 10–13) ei käytännössä tullut kyseeseen. Monet surf-tutkijat ovat keränneet tutkimusaineistoa "surffibreikeillä" (eli paikoissa, joissa on surffattavia aaltoja) surffaten, keskustellen ja yhdessä kokien muiden surffaajien kanssa. Monissa surf-tutkimuksissa onkin selvän henkilökohtaisia elementtejä,

9 Haastatteluteamarungot ovat liitteenä. Yllä todetun huomioiden huomautan, että verrattuna alkuperäisiin haastattelurunkoihin olen jonkin verran tiivistänyt niitä ja toisaalta täydentänyt niitä esimerkiksi niiltä kohdin, kun olen haastatteluista tehdessäni tehnyt teemarunkoon huomioita ja lisäyksiä käsin kirjoittaen. Siten liitteet ovat stilisoituja suhteessa paitsi alkuperäisiin, ohjenuorina toimineisiin runkoihin, myös aineistonkeruun kuluessa muokkaantuneisiin "lopullisiin" runkoihin.

jotka ulottuvat myös kirjoituksen ilmiasuun (ks. esim. Evers 2019). Opin kuitenkin myös haastattelujen kautta jatkuvasti lisää itse surffauksesta, vaikka vanhan sanonnan mukaan ”vain surffaaja tietää sen tunteen” (”only a surfer knows the feeling”). Joka tapauksessa ymmärrykseni koko ilmiöstä ja sen monista erilaisista ulottuvuuksista syveni. Esimerkkinä tästä on suhde veteen, josta monet haastatellut kertoivat syvällisestikin (ks. artikkeli II).

Avasin kuitenkin henkilökohtaista positiotani haastateltaville alleviivaten, että en missään tapauksessa kuvittele olevani surffaaja. Jo pelkästään tunnustus siitä, että tietää henkilökohtaisesti surffauksen olevan vaikeaa, herätti kokemukseni mukaan monissa haastateltavissa luottamusta siihen, että tällä tutkijalla on ymmärrystä siitä, mitä hän on tekemässä. Monet haastateltavat kannustivat minua, että ”vielä ehtii aloittaa”, ja monet katsoivat, että tietynlainen ulkopuolisuus surffauskulttuurista voisi olla myös vahvuus: se auttaisi katsomaan asioita etäisyyden päästä, ilman surffauksen ylisympatointia tai -romantisointia. Surffauksen sijaan henkilökohtaista historiaa minulta löytyi matkailuelämäntavan suhteen, joka tarjosi samaistumispiinnan, jonka kautta tietyissä haastateluenteemoissa pääsin uskoakseni syvemmälle. Ja kuten totesin, alkuperäinen ajatukseni oli kuitenkin tutkia surffaamista matkustamiseen kytkettyvänä *liikkuvana* elämäntapana, ei ensisijaisesti itse surffausta. Myöhemmin, tutkimusanalyysien myötä, päädyin käyttämään tutkimuskohteestani termiä surf-matkaajat (”surfer-travellers”; ks. artikkelit I ja II). Ja niin kuin elämäntarinahaastatteluissa usein käy, haastateltavat olivat usein mielissään siitä, että pystyivät osallistumaan ja pääsivät kertomaan kokemuksistaan – ikään kuin pohtimaan ääneen elettyä elämäänsä. Se on haastattelijalle aina ilonaihe.

Lisäksi aikomukseni tutkia liikkuvia elämäntapoja ilmasto- ja muiden kriisien yhteiskunnallista taustaa vasten sai nopeasti tarttumapintaa haastatteluista. Monille surffareille ympäristökysymykset ovat tärkeitä, ja esimerkiksi merten saastuminen ja matkustamisen hiilijalanjälki olivat lukuisille haastatelluille henkilökohtaisesti ja pitkäaikaisesti koettuja huolenaiheita (ks. artikkeli II; myös esim. Evers 2019). Huomasin, että haastatteluaineisto rakentui kiinnostavaan suuntaan: sillä ei olisi kytköstä pelkästään elämäntapaurheiluun ja leisure studies -traditioon.

Surf-matkaajia koskeva haastatteluaineistoni koostuu yhteensä 20 temaattisesta elämäntarinahaastattelusta. Tein haastattelut vuosien 2016 ja 2017 aikana. Tavoitin haastateltavat pitkälti lumipallomenetelmän avulla. Toisin sanoen haastateltavat auttoivat minua uusien haastateltavien tavoittamisessa, ja muutamasta heistä muodostui tässä suhteessa eräänlaisia avaininformantteja. Suurimman osan haastatteluista tein pääkaupunkiseudulla, mutta joitakin myös sen ulkopuolella tai etäyhteydellä. Kaikki haastattelut nauhoitin. Osa pääkaupunkiseudulla haastatelluista asui muualla tai vähintään osan ajastaan ulkomailla, mutta haastattelut tehtiin, kun he olivat käymässä pääkaupunkiseudulla. Iältään haastateltavat olivat 24–41-vuotiaita ja keskimäärin 33-vuotiaita haastatteluhetkellä. Tämä on myös kansainvälisten tutkimusten (esim. Porter & Usher 2018) mukaan tyypillinen ikä surf-matkaavalle elämäntavalle. Haastateltavilla

oli keskimäärin noin 10 vuoden kokemus surffauksesta: kokeneimmat olivat surffanneet pitkälle toistakymmentä vuotta, vähiten kokeneet vasta muutaman vuoden.

Sukupuolen suhteen olen artikkeleissa I ja II todennut, että haastateltavista miehiä on 11, naisia 9. Monissa haastatteluissa puhutaan sukupuolen – etenkin oletetun naissukupuolen – merkityksestä surf-kulttuurissa ja matkoilla, mutta en eksplisiittisesti kysynyt kaikilta haastateltavilta heidän sukupuoltaan. Siten aivan tarkalleen ottaen kyseessä on oletus haastateltavien sukupuolesta (ks. myös Rannikko 2018, 38), joka perustui osaltaan mainittuihin keskusteluihin sukupuolen merkityksestä. Tiedostan täten myös, että haastatteluiden tekemisen ajankohtana (2016 ja 2017) sensitiivisyyteni sukupuolen moninaisuuden suhteen ei ollut yhtä herkkää kuin tätä kirjoittaessa.

Sukupuoleen liittyen mainitsen myös sen, että en tee sukupuolten suhteen vertailevaa tai muutoinkaan sukupuoleen erityisesti tarkentavaa analyysia tässä väitöskirjassa. Väitöskirjan artikkelissa I käsittelen kuitenkin näitä aspekteja muutamassa kohtaa. Ensinnäkin totean, että vaikka surf-kulttuuri on perinteisesti maskuliininen (ks. myös alaotsikko *Aineistojen ulottuvuudet* tuonnempana), tutkimusaineistooni olen tavoittanut varsin hyvin muitakin kuin miehiä. Siten analyysi ei kohdistu vain perinteisen hegemoniseen ryhmään surf-matkaajia (valkoiset miehet; ks. esim. Fendt & Wilson 2012). Toisekseen surf-matkaajien vapaa liikkuvuus vaikuttaa olevan mahdollista ja saavutettavissa myös naisille – ainakin suomalaisille. Kolmanneksi tietyt elämäntulon ”sulkeutuvat ovet” aiheuttivat keskimäärin enemmän huolta haastattelemilleni naisille kuin miehille. Haastatteluaineistossa nousi esille kuitenkin myös muita sukupuolten välisiä eroja, muun muassa siinä, kuinka esimerkiksi surffauksen ”spoteilla” oletettuihin naisiin suhtaudutaan. Näitä ulottuvuuksia koskevat analyysit jäävät kuitenkin mahdolliseen myöhempään yhteyteen.

Entä mikä on temaattinen elämäntarinahaastattelu? Sanaparia “thematic life story interview” ei juurikaan näe käytettävän kansainvälisessä tutkimuskirjallisuudessa. Robert Atkinson (2002) erittelee elämäntarinahaastattelun (“life story interview”) piirteitä ja toteaa, että se on pohjimmiltaan monitieteinen ja lukuisilla eri tieteenaloidella hyödynnetty menetelmä, joka saa eri painotuksia tieteenalatraditioiden ja käyttötarkoitusten mukaan. Sosiologiassa voidaan Atkinsonin (mt., 125, 129) mukaan elämäntarinahaastattelun avulla tutkia esimerkiksi sosiaalisten suhteiden ja ryhmien merkitystä sekä ihmisen suhdetta ympäröivään sosiaaliseen todellisuuteensa – esimerkiksi yhteisöön tai yhteiskuntaan laajemmin. Elämäntarinahaastattelun kautta voidaan tarkastella aiheita ja teemoja, jotka haastattelujen kautta nousevat keskeisiksi elämään vaikuttaneiksi tekijöiksi (ks. myös Salasuo, Piispa & Huhta 2015, 27).

Keräämissäni haastatteluissa kartoitetaan henkilökohtaista elämäntarinaa tietyn temaattisen kontekstin kautta. Elämäntarina ei syvennytä yhtä perusteellisesti kuin Atkinson itse suosimissaan metodivalinnoissa tekee, vaan sen sijaan haastattelun konteksti – tässä tapauksessa matkaileva, surffaava elämäntapa sekä muut temaattiset kiinnostuksen kohteet, kuten ympäristötietoisuus – ohjaa elämäntarinan kerrontaa ja siitä kysymistä.

Tässä hengessä tekemäni haastattelut alkoivat avoimella kysymyksellä, johon kannustin haastateltavia vastaamaan niin pitkästi kuin he itse halusivat (ks. myös Hoikkala 1999). Se oli suunnilleen muotoa ”kerro matkailevan surffaajan elämäntarinasi”, joskin haastattelutilanteessa saatoin muotoilla tuon kysymyksen ajoittain hieman eri tavoin. Perusajatus oli kuitenkin sama: antaa haastateltavan itse ensin avoimesti tuoda esille, mikä juuri hänen tarinassaan on tässä kontekstissa ollut tärkeää, eli ikään kuin vastata kysymykseen ”miten minusta tuli minä” (ks. myös Vilkkonen 1997). Vastausten pituudet ja painotukset vaihtelivat tässä kohtaa paljonkin, kuten elämäntarinahaastatteluille on tyypillistä. Jotkut ihmiset kertovat mielellään ja pitkästi, toiset ovat vaitonaisempia ja suosivat sitä, että haastattelija ohjaa ja kysyy tarkentavia kysymyksiä. Joka tapauksessa haastattelut siirtyivät tämän jälkeen toiseen vaiheeseen: ne saivat puolistrukturoidun teemahaastattelun piirteitä (ks. Salasuo, Piispa & Huhta 2015). En kuitenkaan pyrkinyt etenemään ennalta määrätystä järjestyksessä, vaan pikemminkin annoin haastatteluiden kulkea omalla painollaan pitäen lähinnä huolen siitä, että tietyt haastatteluiden avainteemat tulivat kysytyä. Riippuen kulloisenkin haastateltavan mielenkiinnon kohteista haastattelut saattoivat painottua hyvin eri tavoin, ja siinä missä jonkun kanssa tietty teema jäi vähälle käsittelylle, joku toinen saattoi haluta kertoa siitä sitäkin enemmän. Haastatteluiden lopuksi kysyin vielä, tuliko haastateltavalle mieleen jotain, mistä olisi halunnut kertoa lisää tai jotain tärkeää, mistä en huomannut kysyä.

Ilmastoaktivismietnografia ja aktivistien haastattelut

Ilmastoaktivismia koskeva aineisto on kerätty Nuorisotutkimusseuran toteuttamassa, Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran rahoittamassa hankkeessa *Nutopia – nuorten utopiat ilmastonmuutoksen aikakaudella*. Hanke käynnistyi helmikuun alussa 2020 ja aineistoa kerättiin heinäkuuhun 2020 asti. Hankkeen aineisto koostuu monipaikkaisen etnografian (Marcus 1995; Laine 2011; ks. myös Goodman 2018) keinoin kerätystä kenttätöaineistosta muistiinpanoineen nuorten ilmastoaktivistien toimintaympäristöissä, kuten ilmastoaiheisissa tapahtumissa, yleisötilaisuuksissa ja mielenilmauksissa, ja etnografian ohella tehdyistä haastatteluista. Koronaepidemian aiheuttamasta poikkeustilanteesta johtuen etnografia siirtyi 11.3.2020 lähtien verkkoon, ja aineistonkeruu jatkui niin sanotun netnografian (Kozinets 2015) menetelmin. Netnografinen tutkimus tarjosi myös näkymiä ilmastoliikkeen hyödyntämälle ”virtuaaliselle kadulle” (ks. Suurpää ym. 2015; Laine & Myllylä 2019). Tässä väitöskirjassa ja sen ilmastoaktivisteja koskevissa osajulkaisuissa haastattelujen rooli aineistona painottuu selkeästi suhteessa muuhun, monipaikkaiseen (n)etnografiseen aineistoon. Sen sijaan etenkin Nutopia-hankkeen tutkijoiden kesken yhdessä kirjoittamissamme julkaisuissa (Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021) etnografisen aineiston analyysi oli isommassa asemassa.

Haastattelut (n=18) toteutettiin kevään 2020 aikana. Haastattelut tehtiin koronapandemian puhkeamisen vuoksi suurimmaksi osaksi etäyhteydellä, ja ne kaikki nauhoi-

tettiin ja litteroitiin. Kestoltaan ne olivat keskimäärin 120 minuuttia. Haastattelut olivat haastatteluhetkellä keskimäärin noin 23-vuotiaita ikähaarukan ollessa 17–28 vuotta. Haastatteluissa oli kolme keskeistä mielenkiinnon kohdetta: nuorten ilmastoaktivistien toiminta ja vaikuttaminen demokratian areenoilla, näkemykset yhteiskunnassa käytävistä tulevaisuuskeskusteluista ja utopiat. Viimeksi mainitun kohdalla jäljitettiin muun muassa haastateltavien näkemyksiä siitä, mikä nykyisyydessä on hyvää, millä tavalla ihmisten ja kulttuurin tulisi muuttua nyt ja jatkossa, ja miten tietyt konkreettiset asiat, kuten ihmisten liikkuminen, tulisi ihanteellisesti pyrkiä järjestämään. Nuoria tavoitettiin haastatteluihin erilaisista taustoista: eri paikkakunnilta ja eri puolilta Suomea, eri ikäisiä, eri sukupuolia ja erilaisista kulttuurisista taustoista tulevia nuoria. Ilmastoaktivismiin on todettu painottuvan oletettuihin naisiin/tyttöihin (esim. Wahlström ym. 2019), ja niin sanotun ilmastohuolen on huomattu olevan yleisempää naisilla (esim. Myllyniemi & Kiilakoski 2019; Hyry 2019). Tämän hankkeen 18 haastattelusta kuusi on oletettuja miehiä/poikia. Huomautan myös ilmastoaktivisteja koskevan aineiston kohdalla, että en tee sukupuoleen kytkeytyvää analyysia. Yksi syy tähän on se, että aineistosta ei noussut selkeitä sukupuolten välisiä eroja. Tähän saattoivat vaikuttaa myös yllä mainitut aineistonkeruun keskeiset kiintopisteet – vaikuttaminen demokratian areenoilla, utopiat ja näkemykset tulevaisuuskeskusteluista – jolloin sukupuolesta ei tullut automaattisesti ja eksplisiittisesti puhetta.

Pyrimme Nutopia-hankkeessa siihen, että ilmastoliikchedinnän sateenvarjon alla toimivista lukuisista erilaisista ”alaliikkeistä” (jos niitä näin voidaan kutsua) mahdollisimman moni olisi haastattelujen kautta edustettuina. Ilmastoliikchedinnässä on mukana erilaisia kansalaisjärjestöjä sekä epävirallisempia yhteenliittyviä, joilla on erilaisia fokuksia ja toisistaan jossain määrin poikkeavia tavoitteita ja toimintatapoja. Koska yksi keinomme tavoittaa haastateltavia oli lumipallomenetelmä, aineistonkeruussa oli riski, että haastattelut olisivat tässä suhteessa samankaltainen joukko. Lopulta kuitenkin koimme, että onnistuimme riittävän hyvin tavoittamaan monimuotoisuutta mainittujen ulottuvuuksien suhteen. Aineisto alkoi saavuttaa saturaatiopisteen monien keskeisten teemojen suhteen, mutta olimme tavoittaneet myös toisistaan poikkeavia, toisiaan täydentäviä ja ristiriitaisiakin näkemyksiä tutkimuksen kohteena olevista aiheista. Liikchedinnän notkea, rajoiltaan epätarkka, verkostomainen ja sateenvarjomainen luonne alkoi hahmottua, kuten myös sen sisälle mahtuva variassi.

Haastattelut ovat sikäli etnografisia, että niiden keruuprosessi oli väistämättä yhteydessä monipaikkaisen (n)etnografisen kenttätöön havainnointiin (ks. myös Tolonen & Palmu 2007; Laine 2011; Rannikko 2018, 38–39). Voisi sanoa, että aineistonkeruun kokonaisuus rakensi sen kehyksen, jossa haastattelut toteutettiin. Väistämätön merkitys oli myös sillä, että olin henkilökohtaisesti osallistunut erilaisiin ilmastoaiheisiin tapahtumiin jo vuosien ajan kuulijan tai aktiivisen kansalaisen roolissa – tätä taustatietoa ei saa näkymättömiin, ja etnografinen tieto onkin aina ”tutkijansa kaltainen” (Honkasalo 2018, 194). Vaikka taustatietoni ja etnografinen kenttätö olivat arvokkaita ja erottamattomia elementtejä

haastatteluaineiston keruussa, usein vasta haastatteluissa koin pääseväni syvemmälle aiheisiin: kun sain kysyä kysymyksiä, jotka juuri minua olivat askarruttaneet, ja ikään kuin ”louhia” (esim. Atkinson 2002, 125–126; Salasuo, Piispa & Huhta 2015, 27) tietoa yhdessä haastateltavan kanssa. Nyt käsillä olevassa väitöskirjassa haastattelut painottuvat sikäläkin, että juuri liikkuvuutta, arvoja ja utopioita käsitteleviä elementtejä oli vaikeampi tutkia (n)etnografisesti kuin esimerkiksi poliittista toimijuutta demokratian areenoilla (ks. Piispa, Kiilakoski ja Ojajärvi 2021). Etenkin liikkuvuuteen ja utopioihin liittyvät kysymykset syvenivät kokemuksiini mukaan merkittävästi haastatteluissa, ja koronakevällä 2020 liikkuva etnografia vaikkapa maata pitkin matkustamalla muuttui jo käytännössäkin mahdolliseksi. Vaikka tämän väitöskirjan ja sen osajulkaisuiden analyyseissä juuri haastattelut ovat keskeisessä roolissa, kaikkiaan Nutopia-hankkeen aineistokokonaisuudessa etnografinen kenttätyö olisi jäänyt pinnallisemmaksi ilman haastatteluita ja päinvastoin.

Aineistojen ulottuvuudet

Tutkimukseni on laadullinen eikä siten pyri edustavuuteen tai yleistettävyyteen suhteessa kaikkiin nuoriin. Siitä huolimatta koen, että koska tutkimukseni keskeinen tarkoitus on kontribuoida kotimaiseen nuorisotutkimukseen, on syytä pohtia, mikä on tutkittujen suhde ”nuorisoon” laajasti ymmärrettyinä. Näin myös siksi, että tutkimukseni ei kiinnity selkeästi johonkin tiettyyn (nuorisotutkimuksen) traditioon tai tutkimusten ketjuun.

Surf-matkaajat Suomessa edustavat määrällisesti mitattuna suhteellisen pientä, mutta ei kuitenkaan merkityksetöntä joukkoa: esimerkiksi vuoden 2010 Kansallisessa liikuntatutkimuksessa surffauksen ”potentiaalisten harrastajien” määräksi arvioitiin 10 000. Facebookin Surf Suomi -ryhmässä puolestaan on lähes 5000 jäsentä (lokakuun alussa 2021), ja vaikka kaikki Suomen surffauksen harrastajat eivät ole ryhmässä ja toisaalta ryhmässä lienee myös ihmisiä, jotka eivät identifioitu surffaajiksi, jäsenmäärä antanee jotain osviittaa lajin suosioista Suomessa. Suomen Lainelautaliiton sivuilta¹⁰ löytyvässä tiedotteessa kerrotaan, että surffauksen harrastajamäärät ovat kasvaneet läpi 2000-luvun. Itämeressä aktiivisesti surffaavia ”suomisurffaajia” arvioidaan olevan 200–300, ulkomaanmatkoilla surffanneita puolestaan ”useita tuhansia”. Tiedotteessa todetaankin, että olosuhteet harrastamiselle Suomen vesialueilla ovat haastavat, mikä näkyy myös suomisurffaajien määrässä.

Harrastajamäärien lisäksi voidaan pyrkiä arvioimaan surffauksen ja surf-kulttuurin niin sanottua yhteiskunnallista paikkaa. Toisin sanoen voidaan hahmotella, millainen rooli ilmiöllä kulttuurissamme on ja miten siitä puhutaan (ks. myös Salasuo & Piispa 2012, 62–63). Surf-kuvastoa hyödynnetään säännöllisesti mainonnassa ja markkinoinnissa. Tutkimustieto tähän liittyen on kansainvälistä (ks. Ormrod 2005; Anderson

10 <https://www.lainelautaliitto.fi/media> (luettu 1.10.2021).

2016). Suomessa aihetta koskevaa tutkimusta ei ole tiedossani, mutta laajemmin ottaen eräänlainen ”aitousdiskurssi” on paikannettu elämäntapalajien piiristä yleensä (ks. esim. Hänninen 2012; ks. myös HS/Pystynen 11.4.2021). Samoin tämän väitöskirjaprosessin aikana olen lukuisia kertoja huomannut surf-kuvaston hyödyntämistä varsin näkyvistäkin mainoskampanjoista: esimerkkeinä mainittakoon Paulig, Finnair ja Aurinkomatkat. Surffaukseen liittyviä mielikuvia ovat ainakin vapaus, elämyksellisyys, nautinto ja rentous (Ormrod 2005; Anderson 2016; Booth 1996). Surffausta voidaan pitää jopa eräänlaisena länsimaisen individualistisen vapauden ideaalitoteutumana, johon liitetään romanttisia mielikuvia niin surffaajien itsensä kuin ulkopuolisten toimesta (esim. Ormrod 2005).

Yksi tutkimushankkeeni ja aineistonvalinnan keskeisistä ajatuksista on ollut se, että tutkiakseni nuorten elämäntapaliikkuvuutta on tutkittava ryhmää, joka liikkuu runsaasti ja jolle liikkuvuus ja matkailu ovat keskeisiä (ks. myös luku 1 ja siinä esitelty tutkimuksen taustaprosessi). Koenkin, että surffauksessa ihailua ja romantisoitua herättää itse lajiin yhdistettyjen mielikuvien lisäksi surffauselämäntavan liikkuvuus ja ”vapaus”. Jon Anderson (2014) kiteyttää, että surf-matkailu on eräänlainen ”surffarin idylli”. Uskallan väittää, että surf-matkailu on laajemminkin yhteiskunnassa eräänlainen ”vapauden idylli”, ja surf-matkaajat ovat etenkin tällä vuosituhannella toteuttaneet sellaista matkustamisen vapautta, josta on tullut kulttuurisesti arvostettua (ks. myös Thurnell-Read 2017; Gössling & Humpe 2020). Surf-matkaajat ovat mielikuvissa ”nuorekkaita ja vapaita”, ja siten myös kansainvälisen liikkuvuuden (etuoikeutettuja) ihannetyyppejä (ks. myös Sheller 2018, 41).

Tutkimusasetelmissani surf-matkaajat edustavat siis eräänlaista liikkuvuuden avantgardea, joita tutkimalla pääsee käsiksi myös laajempiin kulttuurisiin ihanteisiin. Heidän liikkuvuutensa on eräänlainen äärimuoto, joka ei edusta ”massoja”, mutta joka sanoittaa kulttuurisia toiveita. Tätä tukemaan voidaan nostaa havaintoja aiemmista tutkimuksista: suurelle osalle nuorista ”maailman näkeminen” on tärkeää (Myllyniemi 2017), vapaa liikkuvuus on korkealle arvostettu periaate (Mehtäläinen, Niilo-Rämä & Nissinen 2017; Piispa 2019) ja haaveet mahdollisuuksista matkustaa näkyvät usein nuorten omaa elämää koskevissa toiveissa (Heikkilä ym. 2017).

Surf-matkaajien ikään liittyen nostan myös sellaisen huomion, että tarkasti ottaen kaikkia haastateltuja ei voine enää määrittää ”nuoriksi”. Osa heistä karkaa ainakin nuoruuden virallisten määritelmien ulkopuolelle millä tahansa mittarilla – esimerkiksi nuorisolaissa nuoriksi määritellään vielä 29-vuotiaat, mutta joissain konteksteissa nuoruuden haarukkaan lasketaan vielä 35-vuotiaat (Piispa 2018, 48–49). Haastatteluaineiston nuorisotutkimuksellinen arvo ja relevanssi nousee kuitenkin kolmesta argumentista.

Ensinnäkin elämäntarinahaastattelut kattavat eletyn elämän tähän päivään saakka, ja niiden kautta pääsee käsiksi niihin lapsuuden ja nuoruuden vaiheisiin, jotka ovat vaikuttaneet siihen, miksi haastatelluista on tullut liikkuvaisia surf-matkaajia. Haastatteluissa käydään läpi lapsuuden, nuoruuden ja kasvuympäristön merkitystä viimeisten vuosikym-

menten ajalta – ajalta, jolloin liikkuvuudesta on tullut globalisaation ja nykyajan kulttuurin keskeisiä määrittäviä tekijöitä (esim. Bauman 1998; Urry 2007), myös Eurooppaan ja muuhun maailmaan yhä vahvemmin integroituneessa Suomessa (esim. Lehtonen 2013). Haastatelluilla oli kokemusta surffauksesta keskimäärin noin 10 vuotta, ja monilla liikkuvan elämäntavan juuret ulottuivat tätä varhaisempaankin aikaan. Surf-matkailevaan elämäntapaan he olivat vihkiytyneet ja se oli kehittynyt nimenomaisesti nuoruuden kasvuvaiheiden ja niihin kytkeytyvien elämänvalintojen myötä. Tätä avaan artikkelissa I. Koronan aiheuttamasta shokista ja sattuman oikusta surffaajien elämäntarina-aineistosta on tullut myös eräänlainen aikakapseli siihen, millaista liikkuvuus ja sen kehittyminen yksilötasolla oli ennen korona-aikaa, ja toisaalta myös ennen ilmastotietoisuutta huomattavasti kasvattanutta, IPCC-raportin 2018 vahvistamaa käännekohtaa.

Toisekseen haastateltavat edustavat elämäntapalajia, jota usein luonnehditaan nuorisokulttuuriseksi (esim. Ojala & Itkonen 2014). Kuten todettua, surffaukseen yhdistetään ”nuorekkuutta” kulttuurisissa mielikuvissa, mutta myös tutkimuskirjallisuudessa nuorisokulttuurisen lajin käsitettä on käytetty vaihdokkina elämäntapalajin, vaihtoehtoliikkunnan tai extreme-urheilun käsitteiden kanssa. Tällä logiikalla lajin harrastajat pitävät kiinni nuoruudessaan kehittämästään harrastuksesta ja intohimostaan myös myöhemmällä iällä ja ikään kuin pitävät kiinni myös nuoruudestaan tai venyttävät sitä aikuisuuteen (ks. myös Willing ym. 2019; Wheaton 2017).

Kolmanneksi väitän, että surf-matkaajat tuottavat uudenlaista aikuisuutta. Tätä käsittelen tarkemmin artikkelissa I. Keskeinen argumenttini on, että surf-matkaaminen elämäntapana ei ole ensisijaisesti roikkumista nuoruudessa tai sen venyttämistä, vaan pikemminkin se liudentaa ja tekee osin merkityksettömäksi siirtymät aikuisuuteen sekä niihin liittyvät merkkipaalat ja status-elementit. Näin muodostuu uudenlaista (varhais) aikuisuutta, jossa nuoruus ja nuorekkuus ovat edelleen läsnä ilman, että tapahtuu selkeää siirtymää tai rajanvetoa. Yksilötasolla tämä näkyy elämäntapavalinnoissa ja siinä, kuinka ne priorisoidaan.

Entä miten nuoret ilmastoaktivistit suhteutuvat niin sanotusti ”koko väestöön”? Yksi Nutopia-hankkeemme keskeisistä perusteluista oli, että nuoret ilmastoaktivistit selkeimmin artikuloivat nuorten keskuudessa muutoinkin laajaa huolta ilmastosta sekä nuorten toiveita ja tavoitteita siitä, miten ja millaista parempaa tulevaisuutta tulisi rakentaa (ks. myös Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020). Ilmastoaktivistit ovat toki poliittisessa aktiivisuudessaan vähemmistöä: harva nuori jaksaa tai pystyy osallistumaan ja vaikuttamaan samalla omistautumisella ja intensiteetillä kuin he jaksavat, ja nuoret ilmastoaktivistit kohtaavat vähättelyä ja vastatuulta ajoittain myös toisilta nuorilta (esim. Kettunen 2021). Siitä huolimatta esimerkiksi kyselytutkimuksista voidaan huomata, että huoli ilmastosta ja ympäristön tilasta todella on laajasti jaettua nuorten keskuudessa (esim. Myllyniemi & Kiilakoski 2019; Piispa & Myllyniemi 2019). Nutopia-haastattelut tarjoavatkin arvokasta tietoa siinä suhteessa, että niissä nuoret ilmastoaktivistit kertovat toiveistaan, huolistaan, tavoitteistaan, toiminnastaan ja utopioistaan ajan kanssa pohtien.

Viime vuosien ilmastoliikehännässä on nostettu esille myös se, että ilmastoaktivismi ei ole vain valkoista, ja esimerkiksi ilmasto-oikeudenmukaisuutta korostava liikehdintä ponnistaa keskeisiltä osin alkuperäiskansojen kamppailuista ympäri maailmaa (Schlosberg & Collins 2014; Mazzocchi 2020; Guardian/Evelyn 2020). Nutopia-hankkeen haastatteluaineistossa oli nuoria erilaisista alueellisista, kulttuurisista ja etnisistä taustoista, mutta kysymys esimerkiksi siitä, onko ilmastoliikehdintä saanut julkista ja poliittista huomiota osakseen toden teolla vasta sitten, kun ”valkoiset” nuoret ja esimerkiksi ruotsalainen Greta Thunberg ovat aktivoituneet sen näkyviksi edustajiksi, lienee yhä relevantti. Vastaavanlaiset teemat koskettavat myös surf-kulttuuria. Surf-tutkimuksessa on viime vuosina painotettu sitä, että maskuliinisuuden lisäksi surffauksen hegemoninen kuvasto on ongelmallisuuteen asti ollut valkoista ja länsimaalaista (esim. Ruttenberg & Brosius 2017) huolimatta lajin Tyynenmeren alueelle sijoittuvista juurista ja hyvin monimuotoisesta harrastajajoukosta. Surf-matkailu on vielä itse surffausta enemmän painottunut maailman etuoikeutettujen ja siten länsimaalaisten harrastukseksi, sillä liikkuvuus edellyttää pääomia.

Tutkimusaineistojeni myötä myös analyysillani ja tutkimillani utopioilla on tietyt ulottuvuutensa: niiden tekijöillä ja kuvittelijoilla on monilla tavoin etuoikeutettu positio, ja ne ovat väistämättä aikaan ja paikkaan sidottuja. Yhden tutkimuksen puitteissa jää aina myös nyanseja näkymättömiin, eivätkä esimerkiksi kaikki mahdolliset sosioekonomisiin, alueellisiin ja kulttuurisiin taustoihin tai sukupuoleen ja ihonväriin kytketyvät erot tule esille. Yhtä kaikki, on syytä korostaa, että myös muunlaisista taustoista tulevilla on oikeus utopioihinsa ja tulevaisuuttansa koskevaan haaveiluun ja toiveidensa saattamiseen kuuluviin (ks. myös Ollila 2008). Mahdollisesti myös tuleva tutkimus selvittää niitä tarkemmin.

Tietyt tosiasiat tunnustaen ja tunnistaen voidaan joka tapauksessa katsoa, että tutkimuskohteet edustavat eräänlaisia kärkijoukkoja, avantgardea tai ideaalityyppejä tietyillä elämänalueilla – yhdet liikkuvuuden vapauden ja sen harjoittamisen, toiset ilmastokriisiä hillitsemään pyrkivän poliittisen toiminnan ja nuorten kansalaisaktiivisuuden suhteen. Uskon, että tutkimukseni tulokset ja niistä seuraavat havainnot perustelevat valittua asetelmaa ja kontribuoivat nuorisotutkimukseen laajemminkin.

ANALYYSIMENETELMÄT

Väitöskirjan artikkeleissa hyödynnän useampia erilaisia analyysimenetelmiä. Artikkelissa I sovellan tutkimusmetodina elämäntietokuvuanalyysia (esim. Elder & Giele 2009; ks. myös Vogt 2018), jonka avulla tarkastelen etenkin surf-matkaajien elämäntietokuvuanalyysia kannalta keskeisiä verkostoja, pääomia, ajallis-historiallisia taustoja, käännekohtia sekä haastateltujen toimijuutta. Elämäntietokuvuanalyysi sopii varsin hyvin temaattisten elämäntietokuvuanalyysien analyysivälineeksi (ks. myös Atkinson 2002).

Artikkelissa II yhdistän aineistolähtöistä sisällönanalyysia ja ”kolminkertaisen notkeuden” (threefold liquidity)¹¹ tuottamaa teoreettista kehikkoa. Tärkeitä teemoittelevan ja teoriaan kytkeytyvän analyysin kiintopisteitä ovat liikkuvuuden suhteen Bauman (1998; 2000) ja Urry (2014), öljyn suhteen Salminen & Vadén (2013) sekä Huber (2013), ja surf-tutkimuksen kohdalla vesi- ja luontosuhteeseen liittyvät keskustelut (myös “sustainable surfing” ja “polluted leisure”, esim. Taylor 2007; Stranger 2011; Borne 2018; Evers 2019; Wheaton 2020).

Artikkelissa III tutkin yhtäältä nuorten ilmastoaktivistien matkustamisen ja liikkumisen käytänteitä, toisaalta heidän vaatimuksiaan ja visioitaan liikkumisen ja matkustamisen muutoksesta, ja kolmanneksi sitä, miten nämä kaksi edellä mainittua ovat yhteydessä toisiinsa. Lähestyn maata pitkin matkustamista arkipäivän utopiana (“everyday utopia”, Cooper 2014), jossa henkilökohtainen ja käytännöllinen yhdistyy jaettuun ja poliittiseen. Arkipäivän utopioihin ja ”hitauden politisointiin” (Germann Molz 2018; ks. myös Palonen 2003) liittyvät keskustelut rakentavat analyysille menetelmällistä ja teoreettista taustaa. Samalla artikkeli kytkeytyy keskusteluihin matkustamisen kestävydestä (esim. Sharpley 2020).

Artikkelissa IV analyysia ohjaa John Rawlsin (1985; ks. myös Pursiainen 1989) teoria oikeudenmukaisuudesta reiluutena (“justice as fairness”). Sen avulla tarkastellaan, kuinka nuoret ilmastoaktivistit kokevat nykyisyyden monin eri tavoin sosio-ekologisesti epäoikeudenmukaiseksi. Analyysi kytkeytyy myös keskusteluihin ilmastoaktivismin luonteesta ja erilaisista orientaatioista ilmastoliikkeen sisällä (esim. Schlosberg & Collins 2014; Brulle & Norgaard 2019). Teoreettis-metodologisen kehyksen rakentamisessa artikkelin toisella kirjoittajalla Tomi Kiilakoskella oli yhteiskuntafilosofina merkittävä rooli.

Artikkeleissa on siis tutkimusmenetelmistä ja -teorioista huolimatta läsnä tietty aineistolähtöisyys, jonka koen tärkeäksi analysoitaessa suhteellisen vapaamuotoisella metodilla kerättyjä puolistrukturoituja haastatteluita. Silloin haastateltavien oma ääni ja kokemus saavat nousta rauhassa, ja haastattelijan ja tutkimusanalyysin tekijän (joka ideaalitulanteessa on sama henkilö) roolina on saattaa nämä kokemukset tutkimuksen kontekstiin. Haastatteluiden teemat ja toisaalta haastateltavien vastaukset vääjäämättä ohjaavat haastatteluita tietyille urille, mutta haastattelijan tehtävänä on myös kuulla ja kuunnella, mikä juuri nyt on kiinnostavaa, ja mistä juuri nyt haastateltava haluaa puhua. Sama ohjaa nähdäkseni myös tutkimusanalyysia: siinä on säilytettävä herkkyyttä

11 Artikkelin lähtökohtaa, “threefold liquidity”, on vaikea kääntää suomeksi, sillä Baumanin (2000) “liquid modernity” käännettiin aikoinaan ”notkeaksi moderniksi” (Bauman 2002). Artikkelissani analysoin surffaajien suhdetta kolmeen “liquidityyn”, tai suoraan suomennettuna ”nestemäisyyteen”: veteen, öljyyn ja liikkuvuuteen. Öljy on energianlähteenä paitsi nestemäinen, myös taipuisa ja notkea (Salminen & Vadén 2013); surffaajien harjoittama liikkuvuus on notkeaa; mutta voidaanko ajatella veden olevan ”notkeaa”? Kolminkertainen notkeus ei tavoita nähdäkseni samoja merkityksnyansseja kuin “threefold liquidity”.

sille, mistä tutkittavat ovat halunneet puhua. Tällaisessa aineistolähtöisyydessä minulla on lähes poikkeuksetta aputyökaluna Atlas.ti -ohjelmisto, jonka avulla teemoittelen ja tyypittelen haastatteluaineistoja.

Ohjelmistotyökalut eivät kuitenkaan tee analyysia tutkijan puolesta, vaan sitä mukaa, kun teemat toistuvat ja mahdolliset tyypittelyt alkavat nousta, astuu tutkimusteoria mukaan kuvaan. Tässä kohtaa on nähdäkseni oltava varovainen sen suhteen, että teoriat eivät hautaa havaintoja alleen. Etenkin yksittäisten tutkimusartikkelien kohdalla koen, että tällainen riski on aina läsnä: kirjoittajalta kun vielä usein pyydetään analyysimenetelmien avaamista ja menetelmien tai teorioiden ohjaamaa analyysia. Tällöin kuvaan astuu usein yhdyssana ”sisällönanalyysi”, joka on kiistämättä usein epätarkka ilmaus kuvaamaan analyysin vaiheita kaikissa nyansseissaan, kuten Ulla-Maija Salo (2015) huomauttaa, mutta joka paremman puutteessa usein välttää, kun halutaan ilmaista tieteellisin termein, että aineisto on saanut tilaa ”puhua puolestaan”. Varsinkin analyysin varhaisessa vaiheessa tällainen määritelmällisesti epätarkka ja toteutukseltaan avoin sisällönanalyysi voi olla hyödyksi – ainakin itse tunnistan sitä hyödyntäväni – mutta teemoittelujen ja tyypittelyjen astuessa kuvaan myös tutkimusteorioiden ja -metodien roolin tulisi vahvistua. Näin on tapahtunut myös väitöskirjani osajulkaisuissa.

Toivon, että aineistot ovat edelleen elossa myös tässä väitöskirjan yhteenvedossa ja sen tuloslukuissa. Niissä keskeisesti hyödynnettävät teoriat ja metodit olen esitellyt jo aiemmin luvussa 5. Tuloksia käsittelevissä luvuissa etenen tavallaan aineistolähtöisemmästä teoreettisempaa kohden. Ensin käsittelen liikkuvuutta ja matkustamista, niiden merkityksiä sekä sitä, kuinka nämä merkitykset ”törmäävät” tietoisuuteen ilmastokriisistä. Sen jälkeen etenen utopiametodia hyödyntävään osuuteen tarkastellen aineistoista uusia arkipäivän utopioita, utooppista ”unelmointia” sekä näiden pohjalta hahmottuvia arvoja, ideaaleja ja niiden jaettua luonnetta.

TUTKIMUSEETTISET KYSYMYKSET

Selvitin haastatelluille surf-matkaajille hankkeen tavoitteet ja avasin etukäteen haastattelujen käytännön toteutuksen pääpiirteet ja tutkimuksen fokuksen. Kerroin taustani tutkijana, aiemmista tutkimushankkeistani sekä siitä, että hyödynnän aineistoa väitöskirjatutkimuksessani Helsingin yliopiston sosiologian oppiaineessa. Korostin, että aineisto tulee vain minun tutkimuskäyttöni. Haastatteluissa ei lähtökohtaisesti käsitelty arkaluonteisia asioita, ja tarvittaessa totesin haastateltaville, että jos jokin aihe oli vaikea, siitä ei ole välttämätöntä puhua. Lupasin haastateltaville, että jos käyttäisin tutkimusjulkaisuissa haastatteluotteita, joissa olisi selkeä riski siitä, että yksittäisen tutkittavan voisi tunnistaa, kysyisin näiden sitaattien julkaisuun erikseen luvan. Haastatteluaineisto on vain minun hallussani ja käytössäni, ja säilytän sitä henkilökohtaisilla, suojatuilla työvälineilläni.

Nutopia-hankkeessa tiesimme etukäteen, että haastateltaviksi saattaisi hyvinkin päätyä myös alaikäisiä nuoria. Aineistonkeruussa seurasimme Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK) suosituksia nuoria koskevan tutkimuksen käytännöistä. Ennen kentälle menoa ja aineistonkeruuta pohdimme yhdessä laajemminkin hankettamme koskevia eettisiä kysymyksiä. Apuna tässä toimivat paitsi meidän tutkijoiden aikaisemmat omat kokemukset etnografiasta yleensä sekä vastaavanlaisista kenttätöistä (esim. Ojajärvi 2015; Honkasalo, Kiilakoski & Kivijärvi 2011; Piispa 2017), myös etnografisen tutkimuksen ja informoinnin eettiset ohjeistukset ja pohdinnat (esim. Kaukko, Korkiamäki & Kuusisto 2019; University of Sheffield 2018). Päädyimme ratkaisuun, että etnografisessa havainnoinnissa, joka oli luonteeltaan monipaikkaista, keskittyisimme ennen kaikkea yleisölle avoimiin tapahtumiin, kuten keskustelutilaisuuksiin ja mielenosoituksiin. Näissä tekisimme havaintoja ja muistiinpanoja yleisellä tasolla ja yksilöimättä, tarkkaillen esimerkiksi keskusteluilmapiiriä tai sitä, millainen rooli nuorille tai ilmastoaktivisteille tilaisuuksissa rakentuu. Tämä kytkeytyi etenkin siihen, että tutkimushankkeen yksi keskeinen tavoite oli tutkia nuorten ilmastoaktivistien poliittista toimijuutta ja roolia demokratian areenoilla (Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020; Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021). Tällöin emme kokeneet tarpeelliseksi tehdä yksilöivää havainnointia, vaan yleisemmin tarkkailla mainittuja ”vaikuttamisen paikkoja”. Poikkeuksena tästä saatoimme tehdä yksilöiviä muistiinpanoja omalla nimellä esiintyvistä puhujista keskustelutilaisuuksissa tai muissa julkisissa tapahtumissa, mutta tällaisiakaan muistiinpanoja ei lopulta juurikaan kertynyt.

Kuvatunlaista havainnointia voi verrata etnografiseen kenttätööhön yleisötapahtumissa, esimerkiksi urheilukilpailuissa, joissa vaikkapa katsomokulttuuria voidaan havainnoida, mutta joissa kaikkien paikallaolijoiden informoiminen tai heiltä suostumuksen pyytäminen olisi käytännössä mahdotonta (ks. esim. University of Sheffield 2018, 7–8). Käytännön kenttätöössä jouduimmekin väistämättä tekemään tilannekohtaista arviointia, ja päätimme esimerkiksi, että käydessämme kasvokkain keskusteluihin läsnäolijoiden kanssa esimerkiksi ilmastomielenosoituksissa pyrkisimme esittelemään itsemme ja taustamme heti kun mahdollista, jotta roolimme olisi keskustelukumppanin tiedossa. Koimme, että tärkeää olisi pitää yllä jatkuvaa eettistä reflektointia omasta roolista, ja mikäli joku tilanne tuntui epävarmalta tai epämurkavalta, oli parempi toimia varovaisuusperiaatteen mukaisesti ja joko avata positiotaan tai lopettaa havainnointi. Etnografisessa kenttätöössä – ja nuorisotutkimuksellisten aineistojen keruussa yleensäkin – eteen tulevat tilanteet ovat harvoin yksiselitteisiä, ja ne edellyttävät tutkijalta uudelleenarviointeja ja epävarmuuden sietokykyä (Rutanen & Vehkalahti 2019; Kaukko, Korkiamäki & Kuusisto 2019; Laukkanen, Pekkarinen & Vilmilä 2018, 89–94).

Kenttätöömme kasvokkaisissa tapahtumissa ja kaduilla loppui kuitenkin lyhyeen, kun koronapandemia iski. Noudatimme netnografisessa kenttätöössämme samoja, yllä kuvattuja linjauksia, mutta havainnointitilanteiden ja -mahdollisuuksien luonne muuttui dramaattisesti. Netnografinen havainnointi koostui esimerkiksi sosiaalisen

median keskustelujen havainnoinnista, ja kuten aiemmassa tutkimuksessa (esim. Thorson & Wang 2020; Jung ym. 2020) on havaittu, Twitter on yksi ilmastokeskustelujen keskeinen paikka. Se on myös paikka, johon ilmastomielenosoitukset vähintään osittain siirtyivät. Vaikka Twitter-keskustelut ovat luonteeltaan julkisia, emme kuitenkaan ole kokeneet tarpeelliseksi nostaa tutkimusjulkaisuihin yksittäisten keskustelijoiden puheenvuoroja (ks. myös Laukkanen, Pekkarinen & Vilmilä 2018, verkkotutkimusaineistojen käytöstä). Netissä tapahtuneisiin keskustelutilaisuuksiin ja muihin tapahtumiin osallistuttaessa tutkijan roolin avaaminen eksplisiittisesti muille läsnäolijoille, siitä keskustelu ja muiden hyväksynnän saaminen olivat joitakin kertoja tarpeen. Monissa tapahtumissa olimme myös kuulemassa ja oppimassa, emme tutkijoina havainnoimassa. Tämä oli tarpeen aiheeseen liittyvän asiantuntemuksen kehittymisen suhteen ja esimerkiksi sen vuoksi, että keskustelu koronakriisin merkityksestä ilmastopolitiikalle kävi kuumana, ja halusimme sivistää sen suhteen itseämme (ks. myös Piispa, Ojajärvi ja Kiilakoski 2020, 17). Vaikka koronakevät 2020 koostui paljolti tietokoneella istumisesta – kuten varmasti monilla muillakin – kaikki siitä ei suinkaan tapahtunut netnografisen havainnoinnin merkeissä.

Haastatteluiden suhteen päädyimme rajaukseen, että haastattelimme vain 15 vuotta täyttäneitä ja sitä vanhempia. Lopulta ikähaarukaksi muodostui 17–28 vuotta. Kaikki haastateltavat saivat tiedotteen tutkimushankkeesta. Siinä eriteltiin tutkimuksen toteuttajat, rahoittaja ja tutkijat; tutkimuksen tarkoitus ja merkitys; tutkimuksen toteutus ja haastatteluprosessin luonne; tutkittavan oikeudet ja tutkijoiden velvollisuudet; sekä tutkimuseettiset ja aineistonhallintaan liittyvät perusasiat tiiviisti. Tämän lisäksi he saivat hankkeen tietosuojaselosteen, jossa selostettiin tarkemmin aineiston hallintaan, tietosuojaan ja tietoturvaan liittyvät kysymykset ja joka oli myös ladattavissa hankkeen verkkosivuilla¹². Lupa haastatteluihin pyydettiin kirjallisesti kasvokkaisissa haastatteluissa ja erilliselle nauhalle etäyhteydellä toteutetuissa haastatteluissa. Suostumuslomakkeessa tai -nauhoituksessa käytiin läpi ja varmistettiin, että haastateltava oli ymmärtänyt, miten ja mihin tarkoitukseen aineistoa kerättiin ja miten sen tallentamisen ja mahdollisen jatkokäytön suhteen toimittaisiin. Tämän prosessin avulla varmistettiin informoitu suostumus haastatteluun. Alaikäisten haastateltavien huoltajia informoitiin haastattelusta, mutta varsinainen suostumus kysyttiin nuorelta itseltään.

Korona ja etäyhteydet edellyttivät uusia toimintatapoja. Haastatteluiden suhteen etäyhteydellä toteuttaminen oli tutkimuseettisesti perusteltua jo siitä ohittamattomasta syystä, että koronaepidemian aikana kasvokkainen haastattelu olisi muodostanut terveydellisen riskin. Etäyhteydellä informoidun suostumuksen varmistaminen vaati hieman erilaiset järjestelyt, kun allekirjoitettava lomake ei tullut kyseeseen. Lopulta päädyttiin yllä kuvattuun prosessiin.¹³

12 <https://www.nuorisotutkimusseura.fi/hankkeet/nutopia>

13 Tässä yhteydessä kiitän (uskoakseni koko Nutopia-hankkeen puolesta) Yhteiskuntatieteellistä

Nutopia-hankkeen tutkimusjulkaisuissa hyödynnetään sitaatteja, joissa ei ole tarkempia sukupuolen tai iän määrittelyksiä. Avaamme tätä ratkaisua artikkelissa Piispa, Kiilakoski & Ojajarvi (2021, 23): ”Tämä linjaus liittyy useiden tutkittavien julkiseen positioon. Lisäksi nuoret ovat hyvin verkottuneita keskenään, jolloin iän ja sukupuolen tuominen haastattelusitaatteihin heikentäisi haastateltavien anonyymiteettiä.”

Raportointiin liittyen yksi tutkimuseettinen ulottuvuus, jonka haluan nostaa esille, on surffaukseen liittyvä surffauspaikkojen eli niin sanottujen ”spottien” varjelu. Tämä on yleinen ja historiallinen ilmiö surffauksessa: parhaat, turmeltumattomat tai ”salaiset” paikat halutaan pitää omana tai pienen piirin tietona. Monissa haastatteluissa haastateltavat pidättäytyivät nimeämästä tiettyjä surf-paikkoja, tai jos he mainitsivat jonkun suhteellisen vähän tunnetun mielipaikkansa nimeltä, he esittivät toiveen, että sitä ei mainittaisi tutkimusjulkaisuissa. Tällaisia saattoivat olla niin yksittäiset spotit Suomessa ja ulkomailla kuin tietyt maantieteelliset alueet, joissa on hyviä surffipaikkoja mutta joihin surf-turismi ei ole vielä kaikessa laajuudessaan yltänyt. Ei-surffaavana tutkijana olin luultavasti suhteellisen harmiton kuulija siinä mielessä, että en itse olisi nähin ”salaisiin spotteihin” laudan kanssa änkeämässä muutenkaan, mutta ymmärrän hyvin, että minulle haluttiin muistuttaa, ettei paikkoja tulisi mainostaa. Luonnollisesti kunnioitan näitä pyyntöjä.

Tiia Laukkanen, Elina Pekkarinen ja Fanny Vilmilä (2018, 75, 93–94) tuovat esille, että tutkimusetiikka voi koskea myös sitä, että tutkija edistää tavoiteltavaksi kokemiaan asioita yhteiskunnassa laajemmin. Tiedostan, että tutkimusintressini vaikuttimena on ollut kokemus siitä, että ilmastokriisin torjunta on paitsi välttämätöntä, myös eräänlainen moraalinen velvollisuus muun muassa tulevia sukupolvia ja luontoa kohtaan (ks. myös Pekkarinen, Tuukkanen & Kekkonen 2020). Tämä kokemus tuntuu olevan yhä laajemmin jaettu tiedeyhteisössä, jonka rooli on ollut merkittävä siinä, että keskustelu ilmastokriisin hoitamisen kiireellisyydestä on noussut (esim. Anderson ym. 2020; Han & Ahn 2020; Ripple ym. 2020; Rättilä & Honkatukia 2021). Siten en ole yksin. Nuorisotutkimuksellinen klisee ”annetaan nuorille ääni” on tarpeeton nuorten ilmastoaktivistien kohdalla – he ovat oman äänensä ottaneet käyttöön voimalla. Mutta uskon kuitenkin, että tutkimuksen kautta voidaan tavoittaa monisyisempää ymmärrystä myös ”nuorten äänestä” (muutenhan nuorisotutkimus olisi kaikesti tarpeetonta). Tämä tapahtuu pelkistetysti ilmaisten ”sosiologisen mielikuvituksen” (Mills 2015[1959]) avulla (Kiilakoski & Honkatukia 2018, 18). Toisin sanoen pyrin avaamaan nuorten kokemuksia ja utopioita keinoin, jotka ovat yhteiskuntatieteellisiä ja joiden kautta uskon, että myös yhteiskuntatieteellisen tiedon mahdollisuus vaikuttaa ”takaisin” yhteiskuntaan mahdollistuu.

tietoarkistoa ja Arja Kuula-Luumia sekä Nuorisotutkimusseuran tutkijayhteisöä ja etenkin Sofia Lainetta, jotka tarjosivat koronakevään 2020 kiireiden keskelläkin asiantuntevaa apuansa ja neuvojansa tilanteeseen.

7 Väitöskirjan artikkelien näkökulmat ja kontribuutio tutkimusongelman kannalta

Väitöskirjan artikkelin I (In Search of Waves: A Life Course Analysis of the Mobile Lifestyle of Finnish Surfer-travellers) elämäntutkimusanalyysia (esim. Elder & Giele 2009) hyödyntävä tarkastelu tuo esille, kuinka liikkuvuus ja matkustaminen ovat surf-matkaajien elämäntavan keskeisiä rakennuspalikoita. Tuo elämäntapa on saanut kimmokkeensa ja kehittynyt lapsuus- ja nuoruusvuosien kokemusten myötä ja vakiintunut nuoruuden ja varhaisaikuisuuden aikana. Matkustaminen on käytännössä tärkeää, sillä se mahdollistaa pääsyn surffattavien aaltojen luo, mutta se koetaan myös monilla muilla tavoilla merkitykselliseksi. Surffausta ja matkustamista yhdistävä elämäntapa priorisoi henkilökohtaisen nautinnon etsimistä ja kokemusta elämän elämyksellisyydestä ja mielekkyydestä: perinteiset koulutus- ja uratavoitteet, omistaminen, perheen perustaminen ja muut ”normaalielämäntapoihin” yhdistettävät aikuisuuden merkkipaalat ja siirtymät jäävät usein toissijaisiksi valitun elämäntavan rinnalla, tai niihin ryhtyminen viivästyy. Tämä myös haastaa käsitystä siitä, millaista (varhais)aikuisuus loppujen lopuksi on, ja tuo näkyviin, että suorittamista ja tuotteliaisuutta korostaville tulkinnoille aikuisuudesta on vaihtoehtoja.

Väitöskirjan artikkeli II (Liquid lifestyles, mobile dreams. The threefold liquidity of a surfer-traveller lifestyle) kytkee surf-matkailun tematiikan ympäristö- ja ilmastokysymykseen. Analyysi rakentuu surf-elämäntavan kolminkertaisen ”nestemäisyyden” ympärille: surffausta aktiviteettina tapahtuu vesielementissä; siihen kytkeytyvä matkaileva elämäntapa on notkeaa (”liquid”); ja elämäntavan ja sen liikkuvuuden keskeinen mahdollistaja on öljy. Analyysi tuo esille ristiriitoja, joita luonnossa tapahtuvaa surffausta harrastavat ihmiset kokevat. Elämäntavan liikkuvuuden ja öljyriippuvuuden takana on epämiellyttäväkin tietoisuus siitä, millaisia ekologisia haittoja omalla elämäntavalla on. Yksilönvapautta korostava eetos käytänteineen ajautuu siis törmäyskurssille ympäristö- ja ilmastotietoisuuden kanssa. Liikkumisesta ja matkustamisesta luopuminen näyttyy monille vaikeana tai jopa poissuljettuna vaihtoehtona, mutta se ei tarkoita, etteikö omia ekologisesti haitallisia toimintatapoja yritettäisi jollain tapaa hyvittää: esimerkiksi tekemällä muutoin ekologisia kulutusvalintoja, etsien ainakin satunnaisesti vaihtoehtoja lentomatkustamiselle, pyrkimällä lisäämään tietoisuutta ympäristöongelmista sekä surffareille tyypillisesti (esim. Wheaton 2007) työskentelemällä merten muoviongelman vähentämiseksi. Seurauksena on – ainakin osalla surffareista – se, että surffauksen myötä syntyvä luontosuhde voimistuu halua tukea ympäristönsuojeluun keskittynyttä organisoitua toimintaa tai osallistua siihen itse aktiivisina kansalaisina. Lisäksi omat luontokokemukset voivat toimia inspiraationa vaihtoehtoisten toimintatapojen etsimiselle.

Artikkeli III (Travelling by ground – young climate activists and the everyday utopia

of sustainable travel) analysoi nuorten ilmastoaktivistien liikkuvuuteen ja matkailuun liittyviä käytänteitä, ihanteita ja poliittisia vaatimuksia, sekä sitä, miten nämä ovat yhteydessä toisiinsa. Analyysin kautta hahmottuu, kuinka ilmastoaktivistit välttelevät lentomatkestamista ja kritisoiivat paitsi nykyistä massaturismia, myös sitä yhteiskuntajärjestelmää ja kulttuuria, josta massaturismi sekä nopeutta ja tehokkuutta arvostava liikkuminen nousee. Heille maata pitkin matkustamisen käytäntö on yksilötasolla suosittu ja mieluisa liikkumisen tapa, jolla henkilökohtaiset ilmastopäästöt pysyvät lentämistä vähäisempinä ja joka vastaa paremmin omaa arvomaailmaa. Mutta se on myös kollektiivisesti jaettu käytäntö, ja siten siitä muodostuu eräänlainen arkipäivän utopia (Cooper 2014): aktivismiin kiinteässä yhteydessä oleva poliittisen toiminnan muoto, jonka kautta liikkumisen tulevaisuutta ennakoidaan ja eletään todeksi. Nuoret ilmastoaktivistit löytävät maata pitkin matkustamisesta merkityksellisyyttä, hitautta ja nautintoa, jonka toivotaan myös inspiroivan näkymää muutoksesta kohti parempaa. He ”politisoiivat hitauden” (Germann Molz 2018). Heille toivottavana utoopisena näkymänä näyttättyy yhteiskunta, joka olisi vähemmän kiireinen ja kuluttava, jossa ihmisillä olisi enemmän aikaa, ja joka siten mahdollistaisi myös hitaamman matkustamisen.

Artikkelissa IV (Towards climate justice? Young climate activists in Finland on fairness and moderation) käsitellään sitä, millä tavoin nuoret ilmastoaktivistit kokevat nykyisen yhteiskuntajärjestyksen sosio-ekologisesti epäoikeudenmukaiseksi, sekä sitä, millä tavoin näitä epäoikeudenmukaisuuksia voisi korjata. Ilmastoaktivistit kokevat, että ilmastokriisi aiheuttaa uhan yksilöllisen (henkilökohtaisen), sosio-ekonomisen, sukupolvien välisen, globaalin ja ekologisen oikeudenmukaisuuden toteutumiselle. Näin ilmasto-oikeudenmukaisuus tulee määriteltävä sen kautta, mitä se *ei* ole. Yhteisesti jaettua määritelmää sille, mitä se *on*, ei yhtä helposti löydy. Kohtuullisuuden ideaali on kuitenkin ilmastoaktivistien keskuudessa laajasti jaettu. Artikkelissa esitetään, että kohtuus voikin toimia eräänlaisena siltana oikeudenmukaisuuden saavuttamiseksi: jos ilmastoaktivistien vaatimusten mukaisesti etuoikeutetuissa asemassa olevat ihmiset ja yhteiskunnat olisivat valmiita ”hidastamaan” ja kohtuullistamaan elämäntapojaan, olisi myös helpompi paikata sosio-ekologisia epäoikeudenmukaisuuksia. Vaatimus kohtuullisuudesta voi tuntua uudelta ja tuoreelta kasvuorientoituneessa kapitalismissa, mutta tuomme artikkelissa esille myös sen, että kohtuuden ideaalilla on pitkät juuret länsimaisessa ajattelussa (esim. Aristoteles 1983). Jonkinlainen kohtuuden tasapaino on nähtävissä myös esimerkiksi John Rawlsin (1985) oikeudenmukaisuusteoriassa, jota käytämme artikkelimme teoreettis-metodologisena apuvälineenä: epätasa-arvoisuudet ovat yhteiskunnassa hyväksyttävissä vain, jos ne ovat kaikkien eduksi. Tällaisessa skeemassa esimerkiksi kohtuuttoman vahvat valtapositiot tai varallisuudet ovat vaikeasti perusteltavissa.

Seuraavassa siirryn vetämään yhteen artikkelieni keskeisiä havaintoja liikkumisen ja matkustamisen merkityksistä sekä ekologisista ulottuvuuksista. Tämä osuus rakentaa pohjan sitä seuraavalle utopiametodin johdattamalle analyysille, jossa haen vastauksia väitöskirjani tutkimusongelmaan laajemmin.

8 Liikkumisen ja matkustamisen merkitykset

Rakastan liikkumista, siis mä tuun levottomaksi, jos mä oon yhdessä paikassa liian kauan. [...] Mä liikun vaihtaakseni mun perspektiiviä. Se perspektiivi on myös siinä fyysisessä ympäristössä, rakennetussa ympäristössä, siinä näkee sen historian, [...] mutta se on ennen kaikkea niissä kohtaamisissa. [...] Mä haluan kohdata jonkun henkilön, joka ei jaa mun kanssa samaa kieltä, ei jaa mun kanssa samaa kulttuuria tai historiaa.

Matkustaminen, vapaa liikkuvuus ja mahdollisuus ylirajaiseen liikkumiseen ovat valtaosalle Suomessa kasvaneista nuorista tärkeitä – kuten yllä olevassa sitaatissa lainatulle nuorelle ilmastoaktivistille. Tästä ovat todistaneet erilaiset kyselytutkimukset (esim. Myllyniemi 2017; Mehtäläinen, Niilo-Rämä & Nissinen 2017), sekä tutkimukset muun muassa eurooppalaisen opiskelijavaihdon merkityksestä (esim. Garam 2015). Seuraavat alaluvut syventävät kuvaa siitä, millaisia merkityksiä liikkumisella ja matkustamisella on. Huomio kiinnittyy nautintoon, liikkuvuuteen osana elämäntapaa, liikkuvuuteen kytköksissä oleviin identifikaatioihin sekä liikkuvuuden hyötynäkökohtiin.

NAUTINTO JA ELÄMÄNTAPA

Suomessa asuvien nuorten matkailu perustuu pääasiassa vapaaehtoisuuteen ja haluun matkustaa. Surf-matkaajat korostavat erityisen paljon matkailun nautinnollista ulottuvuutta – yhdistettynä luonnollisesti itse surffaukseen toimintana ja harrastuksena. Puhe elämäntavasta kohdistuu yleensä surffaukseen, mutta monille Suomessa asuville surffaajille tuossa elämäntavassa matkailulla on erottamaton ja keskeinen roolinsa. Monet surffaajat kertoivat haastatteluissa varsin yksityiskohtaisesti ja omistautuneesti niistä hienoista hetkistä, joihin he kokivat surffauksen heidät johdattaneen. Tällaisia olivat esimerkiksi erityisen onnistuneet ”surf-sessiot” matkoilla. Toisaalta surf-kulttuurin sosiaalinen ulottuvuus koettiin myös tärkeäksi, ja osa elämäntapaa ja sen nautinnollisuutta ovat ihmiset, joita matkoilla kohdataan. Vaikka surffaus oli useimmille matkojen keskeinen syy joko useimmiten tai aina, niin surffauksen ohella matkoilla pystyttiin nauttimaan myös muista ”oheisiloista”, kuten kohteiden ruokakulttuurista tai surffitomista ”vapaapäivistä”, jolloin lähdettiin vaikkapa kiertämään matkakohdetta mantereen puolella. Kaiken kaikkiaan nautinnollisuus, elämyksellisyys ja itsensä toteuttaminen surffattavien aaltojen ja niille suuntautuvien matkojen kautta ovat elämäntavan keskiössä.

Nuorten ilmastoaktivistien haastatteluissa matkailu ja liikkuminen eivät olleet yhtä suuressa roolissa kuin surffaajien haastatteluissa, ja toisaalta aktivistihaastatteluissa liik-

kumista ja matkailua käsiteltiin utooppisen ja ehkä myös poliittisemmän linssin läpi. Ilmastoaktivistien suhde matkailuun oli surffaajia kriittisempi ja toisaalta myös sen haittoja ja hyötyjä pohdittiin analyttisemmin, mutta se ei tarkoittanut sitä, etteivätkö haastatellut nuoret ilmastoaktivistit olisi löytäneet matkailusta myös iloa ja nautintoa. Näitä käsiteltiin haastatteluissa muun muassa seuraavista näkökulmista: matkailuun tulisi löytää uutta nautintoa ja merkitystä maata pitkin matkustamisen kautta; matkailu myös lentämällä olisi kivaa, mutta siitä on ilmastosyistä luovuttava; paikallisempi, maata pitkin tehtävä matkailu lähialueilla voi olla aivan yhtä nautinnollista kuin kauemmas suuntautuva matkailu; riippumatta matkustusmuodosta matkailu voi olla seikkailu, jossa uuden kohtaaminen ja oppiminen tuottavat paitsi hyötyä, myös iloa ja nautintoa.

Ennen kaikkea ilmastoaktivistit pyrkivät korostamaan, että maata pitkin matkailu (tai ainakin junamatkustaminen) voi olla nautinnollisempaa kuin lentäminen (ks. myös Dickinson, Lumsdon & Robbins 2011). Syitä tähän, jotka luettelen myös artikkelissa III, ovat ainakin seuraavat: 1) junassa on ”jo matkalla”, eikä vain siirtymätilassa; 2) junassa voi nauttia maisemista sekä juna-asetista palveluineen; 3) junassa on aikaa ja mahdollisuuksia ajattelulle ja työnteolle; 4) junassa voi rentoutua ja löytää nautintoa ”tylsistymisestä”. Nautinnon aspektia lisää se, että junaillessa ei tarvitse potea syyllisyyttä (ks. esim. Jensen 2019) tai ilmastoahdistusta (Pihkala 2020) omista elämäntavoista. Lisäksi ilmastoaktivistit korostivat lähimatkailun nautinnollisuutta, joko Suomessa tai lähialueilla: tämä ei ole heidän mukaansa vain ekologisempaa, vaan potentiaalisesti myös kiinnostava tapa nähdä tuttujakin paikkoja uudessa valossa ja saada matkailuun uusia merkityksiä.

Muutamissa haastatteluissa ilmastoaktivistit kertoivat myös siitä, kuinka matkoilla on arvoa itsessään. Toisin sanoen matkojen elämyksellinen ja kokemuksellinen puoli on sekin tärkeää, ja matkat voivat olla ”seikkailuita” ja mahdollisuuksia nähdä maailmaa ja kohdata kiinnostavia ihmisiä (ks. myös Cresswell 2021). Jotkut nuoret ilmastoaktivistit intoutuivat kertomaan itselleen tärkeistä matkailukokemuksista ja matkailtaessa koetuista antoisista hetkistä sekä tulevaisuuden matkahaaveistaan. Vaikka näissä kertomuksissa ei päästy samalle elämäntapaulottuvuudelle kuin surffaajien haastatteluissa, ne viestivät matkailun moninaisista merkityksistä.

Tämä(kin) analyysi korostaa sitä, että ilmastoaktiivismin tavoitteena ei ole ”kurjuuden kuvien” tuottaminen tai ”paluu Neuvostoliittoon” (ks. Piispa, Ojajärvi ja Kiilakoski 2020, 29), vaan myös halu elää hyvää elämää niissä raameissa, jotka koetaan ekologisesti kestäviksi. Liikkuminen ja matkailu ovat selvästikin tärkeitä elämän rakennuspalikoita huolimatta niiden herkästi aiheuttamasta hiilijalanjäljestä. Niiden suhteen voidaan tehdä kompromisseja, mutta niistä on vaikea luopua tyystin – eikä vain käytännöllisistä syistä, vaan myös siksi, että ne tuottavat elämään iloa.

KOSMOPOLIITTISUUS, LIKKUVUUS JA YLIRAJAINEN KANSSAKÄYMINEN PÄÄOMINA

Vaikka nautinto ja elämykset ovat keskeisiä syitä, jotka ajavat nuoria liikkeelle ja matkoille, on liikkuvuudella myös hyötysluttuvuuksia. Nuorten liikkuvuutta on kannustettu usein tyypillisesti hyötynäkökohdista (Van Mol 2013; Mitchell 2015), mutta nuoret löytävät liikkumisestaan ja matkoistaan itsekin hyötyjä. Ne ovat myös monin tavoin erilaisia kuin institutionaaliossa liikkuvuuspuheessa tavoitellut hyödyt (ks. myös Nikunen 2013).

Surffaajat korostivat elämäntarinoissaan henkilökohtaisella tasolla tapahtunutta maailman avartumista: etenkin toisiin ihmisiin ja kulttuureihin tutustumista. Tämä koski niin ”paikallisia” kulttuureita matkakohteissa kuin myös ylirajaiseen surf-kulttuuriin ja sen edustajiin tutustumista. Monet surffaajat muistelivat tärkeitä hetkiä matkoillaan, kun he olivat esimerkiksi tutustuneet perheisiin, joiden luona he olivat asuneet, tai surf-tuttavuuksia, joista oli sittemmin tullut hyviä ystäviä. Näitä kokemuksia vaalittiin enemminkin oman elämäkokemuksen ja -näkemysen karttumisena kuin välittömänä hyötynä, jotka sittemmin muutettaisiin esimerkiksi taloudellisiksi pääomiksi. Yhtä kaikki, näin muodostuneet verkostot ja kulttuurisen ymmärryksen syventyminen voidaan lukea myös liikkuvuus pääoman (Murphy-Lejeune 2002) karttumiseksi. Haastatteluiden analyysi osoitti, että tämä pääoman muoto kääntyy tarvittaessa myös muiksi pääomiksi (Bourdieu 1986; Nikunen & Ikonen 2021; ks. myös Salazar 2018, 2) – ja matkoilla saadut tuttavuudet ja opit olivat auttaneet monia myös elannon hankkimisessa tai ylipäättään sen hahmottamisessa, mitä elämässään haluaa (surffauksen lisäksi) tehdä. Huomionarvoista kuitenkin on, että siinä missä nuoruudessa tapahtuva liikkuvuus nähdään usein osana siirtymää vakiintuneempaan aikuisuuteen (esim. Oinonen 2018), surffaajien kohdalla on kiistanalaista, voidaanko tällaista siirtymää paikantaa (ks. myös Harris, Baldassar & Robertson 2020; Mary 2012). Pikemminkin (varhais-)aikuisuus on monessa suhteessa odotuksista poikkeavaa, ja sitä määrittää edelleen keskeisesti elämishakuinen liikkuva elämäntapa – ”asettuminen” tapahtuu joko viiveellä tai vain osittaisesti, ja aikuistuminen ei noudata ”virallisia” odotuksia (ks. myös Nikunen & Ikonen 2021).

Yksi surffaajien liikkumisen ja matkailun hyöty vaikutti olevan myös kosmopoliittisen orientaation kehittyminen (Cicchelli 2013; Amit & Barber 2015). Useat haastateltavat käyttivät ilmaisua ”maailmankansalainen”, kun kysyin erilaisten kansallisuuteen liittyvien orientaatioiden ja identifikaatioiden merkityksistä. Se ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, etteikö ”suomalaisuudella” – miten sen kukin ymmärtääkään – olisi merkitystä, vaan pikemminkin haastateluista piirtyi kuva elämäkatsomuksesta, jossa erilaisiin kulttuureihin tutustuminen ja niiden pohjalta muodostunut (laaja)katseisuus rakensivat monisärmäistä orientaatiota, jossa myös lähtömaan kulttuuria paitsi osattiin arvioida kriittisesti, myös sen hyviä puolia arvostaa. Tämä asettuu linjaan aiempien tutkimus-

ten kanssa, joissa on havaittu, että eri tasoiset kansalaisuuskokemukset – paikallisuus esimerkiksi kaupunginosan tai kaupungin tasolla, suomalaisuus, eurooppalaisuus, maailmankansalaisuus ja niin edelleen – asettuvat usein kerroksittain ja limittäin, toisiaan kokonaan poissulkematta (Cicchelli 2013; Piispa 2019; ks. myös Haikkola 2012; Saresma 2019).

Ilmastoaktivistien haastatteluissa maailmankansalaisuuden ulottuvuudet eivät tulleet esille yhtä eksplisiittisesti, mutta useissa haastatteluissa niitä kuitenkin käsiteltiin. Artikkelin III havainnollistaa ensinnäkin sitä, että ilmastoaktivistit kokevat kansainvälisillä yhteyksillä olevan käytännöllistä merkitystä ja hyötyvaikutuksia kansalaistoiminnan, ajatusten vaihdon ja kulttuurien kohtaamisen kautta. Toisin sanoen ilmastoliikehdintä itsessään on ylijäräistä, ja siten myös liikkuvuus on sille tärkeää. Toisaalta monet aktivistit korostivat sitä, että vapaa liikkuvuus on itsessään arvo. Kun teimme haastatteluja koronakeväänä 2020, muutamit haastateltavat totesivat, että ajankohdan liikkumisrajoitukset ovat jotain sellaista, johon ei toivottavasti aikanaan tarvitse turvautua ilmastokriisin hillitsemiseksi.

Lisäksi on huomattava, että ilmastoaktivistit kritisoivat usein pikemminkin nykykuoroista massaturismia kuin ihmisten ja ajatusten liikkuvuutta sinänsä. Osa heistä eksplikoi, että on ongelmallista, jos ”hyvä elämä” on aina jossain muualla – kuten aurinkomatkan päässä. Toisin sanoen, kun pohditaan liikkuvuuden ja matkailun merkitystä tai hyötyjä, on tarvittaessa myös eriteltävä, millaisesta liikkumisesta on kyse, ja onko se ekologisista näkökulmista perusteltavissa. Monet haastatellut kuitenkin korostivat tähän, että eivät halua arvostella kenenkään lomamatkailua tai arvottaa omaa matkailuaan tärkeämmäksi. Sen sijaan tässäkin maata pitkin matkailu toimii eräänlaisena takalautana, jolloin omaa liikkumista ei tarvitse lentämisen tavoin perustella ekologisista lähtökohdista.

Matkustamisella ja liikkuvuudella on niin nautintoon ja elämyksellisyyteen kuin myös hyötyihin ja pääomien kartuttamiseen liittyviä merkityksiä. Tässä suhteessa tutkitut surf-matkaajat ja ilmastoaktivistit ovat samankaltaisia kuin monet muut nuoret tai aikuiset (ks. esim. Vehmas 2009; Nikunen & Ikonen 2021). Lukuisissa tutkimuksissa on todettu, että monille nuorille elämäntapaliikkuvuus esimerkiksi reppureissauksen (”backpacking”, ”travelling”) tai elämäntapalajien (kuten kalliokiipeilyn, lumilautailun ja surffauksen) parissa on keskeinen osa elämää ja olemista (esim. Richards & Wilson 2004; Rickly 2016; Thorpe 2012). Liikkuminen on kiinteä osa elämää ja arkea, jopa erottamaton osa sitä, millaiseksi oleminen liikkuvassa maailmassa muodostuu (ks. myös Cohen, Duncan & Thulemark 2015). Se ei kuitenkaan tarkoita, että matkailun ja liikkumisen suhteen ei koettaisi ongelmia.

9 Matkustamisen ekologiset ulottuvuudet

En tiedä, onko se vähän itsekkäästi ajateltu surffarin näkökulmasta, meitäkin on moneen lähtöön tietysti, mutta kun meidän on vähän vaan pakko reissaa, jos me halutaan tätä hommaa tehdä [...] Ehkä niistä [matkoista] ei voida tinkiä. [...] Mutta halutaan pitää se ympäristö, mihin surffille mennään, halutaan pitää se luonnon tila [kunnossa] siellä. Tingitään niin pitkälle kuin mahdollista, mutta pidetään se homma, mistä tykätään ja mitä rakastetaan. [...] Mutta ehkä se on vähän itsestä ajattelua myöskin, ja tekopyhää.

Matkustaminen ilmastokriisin ajassa voi tuntua itsekkäältä, vaikka muutoin pyrki- myksenä olisi suojella luontoa, kuten yllä lainattu surffari pohtii. Vähintään siihen liittyy ristiriitoja. Seuraavissa alaluvuissa tarkastelen, kuinka sekä surf-matkaajat että nuoret ilmastoaktivistit lähestyvät dilemmaa yhtäältä yksilön oman toiminnan kautta kuin myös rakenteellisia ongelmia pohtien. Useimmiten pyritään löytämään vähintään jonkinlaisia käytännöllisiä ratkaisuja tai kompensatioita – toisin sanoen ristiriitojen tiedostaminen johtaa tyypillisesti sovitteluun.

ARVOJEN JA KÄYTÄNTEIDEN VÄLISET RISTIRIIDAT

Turismintutkimuksessa on moneen otteeseen huomattu, että ympäristöystävälliset arvot eivät läheskään aina muunnu ympäristöystävällisiksi kulutustottumuksiksi (esim. Barr ym. 2010; Antimova, Nawijn & Peeters 2012). Puhutaan niin sanotusti arvojen ja käytänteiden välisestä kuilusta (”value-action gap”, Büchs 2017; tai ”awareness/attitude-gap”, Antimova, Nawijn & Peeters 2012). Ilmiö ei rajaudu vain matkailuun, mutta turismi on elämänala, jossa tämä kuilu tulee selvästi näkyviin. Yksi syy voi piillä siinä, että kun ollaan lomalla, otetaan lomaa myös muutoin arkista toimintaa ohjaavista periaatteista (Barr ym. 2010).

Arvojen ja toiminnan välistä kuilua ja ristiriitaa on havaittu myös lukuisissa surffaajia koskevissa tutkimuksissa (esim. Hill & Abbott 2009; Olive 2015; Borne 2018; Evers 2019; Wheaton 2020), ja sitä sanoittaa myös yllä oleva sitaatti. Usein näiden tutki- musten ydinhavainto on se, että surffauksen kautta muodostuva, vesi- ja merisuhteessa konkretisoituva luontosuhde ei muunnu aukotta ympäristöystävälliseksi toiminnaksi, ja siihen liittyy väistämättä ristiriitoja ja paradokseja (ks. myös Lunnas 2005 ja kiipei- lyn ekologiset dilemmat). Sen sijaan esimerkiksi merten ja rantojen saastumiseen tai surf-matkailun ilmastopäästöihin saatetaan suhtautua ambivalentisti tai jopa vähätellen (Evers 2019; Hill & Abbott 2009). Omat havaintoni (artikkeli II) osoittavat, että vaikka surffaajat tiedostavat elämäntapansa öljyriippuvuuden ja sen ekologiset haittavaikutukset,

omia käyttäytymistottumuksia ei mielellään lähdetä muuttamaan ainakaan siten, että matkailusta ja lentämisestä luovuttaisiin kokonaan. Se kun pakottaisi myös tinkimään tietynlaisesta surffauksesta ja siihen liittyvästä idyllistä.

Nuorille ilmastoaktivisteille liikkuvuuden ja ilmastokriisin välille muodostuva ristiriita oli ilmeinen ja selvästi asia, jota he olivat pohtineet jo aiemmin. Monille haastateltaville liikkuvuustematiikasta puhuminen ja sen tulevaisuuden ja vaihtoehtojen pohtiminen olivat selvästi mieluisia, sillä sen kautta ilmastokriisin mahdolliset ratkaisut ja utopiat ikään kuin konkretisoituivat. Se ei silti tarkoittanut, etteikö nykytilannetta koettaisi monella tapaa vaikeaksi myös yksilötasolla. Muutamat haastatellut kertoivat, kuinka heitä harmittaa se, että ilmastokriisin hillitsemisen nimissä tehty valinta vähentää tai välttää lentämistä johtaa siihen, että myös ”seikkailuista” joutuu tinkimään. Toisaalta jotkut haastateltavat kertoivat, kuinka he olivat syystä tai toisesta joutuneet lentämään vaikka olisivat mieluummin suosineet muita matkustusvälineitä ja pohtivat siitä aiheutuneita tunteuksia. Lentämisestä aiheutuva ristiriita voimistuu yksilötasolta ryhmätasolle tultaessa, sillä ilmastoaktiivismin kontekstissa lentäminen ei ole sosiaalisesti hyväksytty, tai ainakaan kannustettu käytäntö (ks. myös Jacobson ym. 2020).

Useimmille ilmastoaktivisteille päätös välttää tai vähentää lentämistä on kuitenkin ollut siinä mielessä helppoa, että siten arvot ja käytänteet ovat asettuneet paremmin sopusointuun, ja toisaalta myös mainittu ilmastoliikchedinnän sosiaalinen ympäristö on tukenut tätä ratkaisua. Seurauksena omat elämäntavat asetellaan ekologisesti kestävämpiin raameihin. Kuten totean artikkelissa III, nuoret ilmastoaktivistit näyttävät esimerkkiä siinä, kuinka arvojen ja käytänteiden välistä ristiriitaa voidaan silloittaa.

EKOLOGINEN SOVITTELU YKSILÖTASON RATKAISUNA

Surffareiden elämäntavassa öljyä on vaikea päästä ”pakoon” (ks. artikkeli II; myös Hill & Abbott 2009; Evers 2019). Vaikka lentämisestä ja muista elämäntavan mahdollistavista välttämättömyyksistä, kuten muovista valmistetuista surffivälineistä on vaikea tinkiä huolimatta siitä, että ne ovat ekopaheita, suuri osa tutkituista surffaajista koki tarvetta toimia muilla tavoin ympäristöongelmien ratkaisujen puolesta. Se, että surffaajille muodostuu erityinen luontosuhde ja kunnioitus merta kohtaan, ei siis mene ”hukkaan”. Ympäristöteot voivat tapahtua ainakin seuraavin tavoin:

- kompensatioiden eli hyvittämisen kautta omassa elämässä, eli esimerkiksi lihan-syöntiä ja autoilua välttämällä, kierrättämällä ja elämällä muutoin ekologisesti sääntillistä elämää;
- kompromissien kautta, eli esimerkiksi vähentämällä lentomatkojen lukumäärää tekemällä kerralla pitkiä matkoja sen sijaan, että tekisi lukuisia lyhyitä, tai käyttämällä vähäpäästöisiä autoja mentäessä surffipaikoille Suomessa;

- pyrkimällä eko-sosiaalisesti kestäviin valintoihin matkoilla esimerkiksi suosimalla pieniä paikallisia majoituspalveluita suurten ketjujen sijaan;
- ympäristöjärjestöjen, etenkin vesistöjen suojelussa aktiivisten surf-järjestöjen tukeminen;
- pyrkimällä vaikuttamaan ympäristötietoisuuden leviämiseen (ala)kulttuurisella tasolla.

Vaikka tutkitut ilmastoaktivistit olivat selkeästi surffareita useammin tehneet valinnan pidättäytyä lentämisestä tyystin (ks. artikkeli III), oli heidänkin liikkumisen ratkaisuisaan usein vähintään kompromissin sävyjä. Osa kertoi, että he eivät ole pystyneet käytännöllisistä syistä kokonaan lopettamaan lentomatkamista vaan ovat esimerkiksi tiettyjen pitkien etäisyyksien vuoksi joutuneet ajoittain edelleen lentämään. Tällöin kulutusvalinnoissa ei pyritä kauttaaltaan ekologisesti kestäviin ratkaisuihin vaan joudutaan tekemään arjen kompromisseja suuntaan tai toiseen. Toisaalta junamatkailu on sekoin eräänlainen kompromissi: on illuusiota, että se olisi tyystin päästötön tai ympäristölle harmiton liikkumisen muoto. Maata pitkin matkailuun liittyy ylipäättään väistämättömiä kompromisseja ja sovittelua, ja esimerkiksi laivamatka Suomesta Ruotsiin, joka on usein Eurooppaan suuntautuvien junamatkojen ensietappi, on tällainen.

Sosiaalinen konteksti vaikuttaa merkittävästi siihen, millaisiksi henkilökohtaiset ympäristöstävälliset käytänteet muodostuvat, ja tämä pätee myös matkailutottumuksiin (esim. Luzecka 2016; Jacobson ym. 2020). Ilmastoaktivistien kohdalla on helppo huomata, että sosiaalinen konteksti kannustaa ympäristöstävällisyyteen omissa valinnoissa – jo ilmastoliikkeen yksi näkyvimmistä iskulauseista ”nyt on pakko” (tehdä ilmastotoimia) ajaa luopumaan ekologisesti haitallisista elämäntavoista. Monet totesivatkin, että ilmastoaktivistien keskuudessa lentämisen välttely on pikemminkin normi, ja esimerkiksi kansallisiin ja kansainvälisiin ilmastoprotesteihin ja muihin ilmastotapahtuihin matkustetaan tyypillisesti lentämättä. Jos syystä tai toisesta lentää, sitä saattaa joutua perustelemaan. Toisaalta aktivistien mukaan myös laajemmin nuorten keskuudessa lentämättömyys herättää yhä vähemmän ihmetystä. Surffaajien kohdalla ympäristöstävällisyyteen on sosiaalisia virikkeitä, mutta niin on myös toiseen suuntaan ohjaavia sosiaalisia virikkeitä, kuten matkustamisen normi. Sen vuoksi voidaan ehkä todeta, että surffaajat jäävät yksilövalintojen tasolla herkemmin ”puolitiehen”, eivätkä he kulje normia vastaan siinä määrin kuin ilmastoaktivistit. Ilmastoaktivistit pyrkivät paremmin sovittamaan yhteen arvonsa ja toimintansa ja siten rakentamaan myös selkänöjää poliittisille vaatimuksilleen. Heille lentämisestä pidättäytyminen on ”the right thing to do” (ks. Büchs 2017, 244). Ehkä voidaan ajatella, että he asettavat ekologisuuden rimaa korkeammalle, siinä missä surffaajat osoittavat eräänlaista ”hyvää ekotahtoa” (vrt. ”hyvä kulttuuritahto”, Bourdieu 1984)¹⁴.

14 Bourdieun teoksessa *Distinction* (1984) määrittelemä ”hyvä kulttuuritahto” (”cultural goodwill”) kytkeytyy enemmänkin makuun sekä erottautumisen ja samastumisen mekanismeihin, joten sikäli

Vaikka maata pitkin matkustamisen kulttuurissa on varmasti myös puristisia piirteitä, pääosin se lienee eko-sosiaalinen käytäntö ja arkipäivän utopia, joka ei pyri olemaan ekologisesti tyystin kirkasotsaista, vaan se on *pyrkimys* parempaa kohti. Samalla se on eräänlainen yhteiskunnallisen uudelleen kuvittelun muoto, jossa etsitään uusia mielekkyyksiä ja nautinnon aiheita siitä lähtökohdasta, että näin muodostuva syyllisyystaakka olisi suhteellisesti vähäisempi. Se vastaa tarpeeseen (uudelleen)kuvitella liikkuvuutta ja matkailua positiivisista lähtökohdista (ks. Cresswell 2021). Tässä on jälleen kompromissin piirrettä, mutta toisaalta tärkeämpää lienee se, että toiminnassa on intentionaalinen, jaettu ja poliittinen luonne.

Liikkuvuuden ja ilmastokriisin törmäyskohdassa kuluttajavalintojen ja arvojen jatkuvat ristiriidat ovat ilmeisiä, ja yksilötasolla tehdään sovittelua, sopeutumista ja kompensatioita ja toisaalta jatketaan vain samaan malliin kuin ennenkin. Tilanne saattaa näyttäytyä jopa rakenteiden aiheuttamana umpikujana, jossa yksilöiden valinnanmahdollisuudet ovat rajalliset. Tutkimustulokseni asettuvat tässä suhteessa linjaan monien aiempien tutkimusten kanssa (esim. Hirvilammi 2015; Luzecka 2016; Büchs 2017; Wheaton 2020; Mach & Ponting 2021). Haluan kuitenkin kiinnittää huomiota myös muutoksen kipinöihin sekä toivon (“hope”, Bloch 1986) ja halun (“desire”, Levitas 2013) elementteihin, joita liikkuvuuden ja ilmastokriisi(tietoisuude)n törmäyksessä muodostuu. Näin tuloksena ei ole vain todeta, että muutos vaikuttaa vaikealta tai mahdottomalta arvojen ja toiminnan ristiriidasta johtuen, vaan että muutoksen ituja löytyy, kun katse kiinnittyy kulutuksen sijaan yhteiskunnalliseen toimintaan, aktiiviseen kansalaisuuteen ja sosiaaliseen unelmointiin. Arkipäivän utopiat ja utooppinen ajattelu ovat läsnä, ja niillä on paitsi arvoa itsessään, myös mahdollisuus inspiroida ja edistää yhteiskunnallista muutosta.

surffareiden ”hyvä ekotahto” ei ole Bourdieun hyvälle kulttuuritahdolle analoginen. Tutkimuskohteitteni kohdalla kyse on pikemminkin tahdosta hieman toisenlaisessa merkityksessä: kuinka luja on tahto ohjata toimintaansa tiedostettujen ekologisten seikkojen suuntaisesti ja tarvittaessa myös pidättäytyä tekemästä valintoja, joihin sinänsä olisi täysi mahdollisuus.

10 Arkipäivän liikkuvat utopiat

Mun mielestä se suunta, mihin pitäisi mennä, on sellainen, että nautitaan myös siitä matkan tekemisestä. [...] Että matkat lakkaisi olemasta pelkästään sitä, että lähestulkoon teleportataan johonkin kohteeseen ja sitten ollaan siellä ja teleportataan takaisin. Sehän vie osan siitä elämäksestä mun mielestä pois. Mä rakastan matkustaa pitkiä matkoja junilla ja tällaisilla. Musta on aivan ihana nähdä kaikkia maisemia ja eri maiden juna-asemia, ja miten ihmiset asuu lähellä näitä juna-asemia ja kaikkea. Siinä saa osan semmoista kokemusta, mitä sä et saa sillä, että sä lennät jonnekin lentokentälle ja sitten meet sieltä hotellille ja sitten meet hotellilta takaisin lentokentälle, kun sun loma on ohi, ja sitten tuut kotiin. Että jotenkin se fundamentaali ajatus siitä, että mitä matkustaminen on tai että mitä on lähtee matkalle, niin sen pitäisi mun mielestä muuttua.

Tästä eteenpäin siirryn utopiametodin ohjaaman tarkastelun pariin. Olen esitellyt tutkimusasetelman ja -metodit aiemmissa luvuissa, mutta ne voidaan tiiviisti toistaa: Teen eräänlaista meta-analyysia, jossa hyödynnän utopiaa metodina koskevista tutkimuksissa esitettyjä ajatuksia ja jaotteluja (ks. luku 5; myös Levitas 2013; Cooper 2014; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020). Toteuttaen ”hermeneuttista utopian arkeologiaa” analysoin tässä luvussa arkipäivän utopioita (Cooper 2014) eli käytänteitä ja toimintatapoja, joiden kautta asioita tehdään toisin kuin on totuttu. Ne ovat eräänlaisia kriittisiä olemisen ja tekemisen muotoja – sellaisia, joita nuori ilmastoaktivisti yllä olevassa sitaatissa peräänkuuluttaa – jotka tapahtuvat huolimatta vallitsevista yhteiskunnallisista rakenteista ja kulttuuriin vakiintuneista toimintatavoista. Myöhemmin etenen tarkastelemaan utooppista unelmointia ja ihanteita eli eräänlaisia yhteiskunnallisen mielikuvituksen ilmentymiä (ks. esim. Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020, 8–9). Lopuksi pyrin syntetisoimaan tuloksia palauttaen niitä arvojen ja ideaalien tasolle, josta löytyy selkeitä yhdistäviä tekijöitä aineistokokonaisuuksien välillä.

HIDASTAMISEN NAUTINTO JA POLITISOINTI

Väitöskirjani osajulkaisuista artikkeli III ilmeisimmällä tavalla avaa liikkumisen arkipäivän utopiaa. Siinä käsittelen nuorten ilmastoaktivistien harjoittamaa maata pitkin matkustamista sekä käytännöllisenä, todeksielettynä utooppisena käytänteenä, että avaan sitä, kuinka ilmastoaktivisteille se on osa heidän poliittista toimintaansa, siis aktivismia. Keskeistä tälle käytänteelle on se, että sitä perustellaan ensinnäkin merkityksellisyyden ja nautinnon kautta, toisekseen ekologisena ja oman eettisen koodiston mukaisena valintana, eräänlaisena ”pakkona”. Kun valinta tapahtuu aktivismin kontekstissa ja käsi kädessä päättäjille suunnattujen poliittisten vaatimusten kanssa, maata pitkin matkus-

taminen politisoituu ja samalla liikkuminen ja matkustaminen yleensäkin ”aukeaa” aiempaa laajemmin politiikan tekemisen kentäksi (ks. ”politicization”, Palonen 2003, 181–184). Mikäli aiemmin lentomatkustus ja turismi olivat eräänlaisia kyseenalaistamattomia oikeuksia, nyt niitä kohtaan nousee yhä enemmän ekologisia kysymyksiä.

Nuorille ilmastoaktivisteille maata pitkin matkustaminen onkin muutakin kuin vain hedonistinen, yksilötason kulutusvalintoihin liittyvä ja elämänlaatua kohottava ratkaisu. He pyrkivät, paljolti oman esimerkinsä kautta, tuomaan vaihtoehtoista liikkumisen kulttuuria esille ja inspiroimaan muitakin ihmisiä samaan (ks. myös Freudendal-Pedersen 2018). Tämä politisoiva puoli vahvistuu, kun todeksieletyn käytännön lisäksi ilmastoaktivistit konkreettisesti vaativat muutoksia esimerkiksi liikenteen infrastruktuuriin. Poliittisuutta myös korostaa monien ilmastoaktivistien painotus, että lentämisen välttäminen on ”pakko” nykyisessä tilanteessa – se ei ole vain hitautta nautinnon vuoksi (ks. myös Germann Molz 2018). Arkipäivän utopian kontekstissa voidaan ajatella, että maata pitkin matkustaminen tuottaa yhteiskunnallista unelmointia: näkemää siitä, millaista kestävä matkailu voisi olla, ja miten se voisi olla parempaa, mielekkäämpää tai kiinnostavampaa kuin nykyisyys. Tämä pätee myös paikallisempiin matkailun muotoihin ja niiden harjoittamiseen ja suosimiseen – näin ikään kuin näytetään toteen, että aina ei tarvitse mennä kauas, jotta matkustaminen ja maailman näkeminen olisi mielekästä.

Huomionarvoista on myös se, että maata pitkin matkustaminen näyttäisi yhdistävän ilmastoliikkeen lähestymistapoja – sen sateenvarjon alle kun mahtuu erilaisia näkemäyksiä, teorioita ja koulukuntia siihen, kuinka ilmastokriisiä tulisi ratkaista. Karkea kahtiajako muodostetaan usein ekologisen modernisaation ja perustavanlaatuisemman, radikaalin systeemisen muutoksen kannattajien välille (ks. esim. Schlosberg & Collins 2014; Husso 2017; Wiedmann ym. 2020). Lyhyesti ja yksinkertaistetusti ilmaistuna ensin mainitussa pyritään etsimään ilmastokriisiin ratkaisuja vallitsevien poliittisten ja taloudellisten järjestelmien kehyksissä, kun taas jälkimmäisessä eko- ja ilmastokriisi nähdään vallitseviin järjestelmiin kiinteästi liittyvänä ongelmana, jolloin ratkaisuja etsittäessä halutaan puuttua myös yhteiskunnan rakenteellisiin epätasa-arvoisuuksiin ja muihin epäkohtiin (ks. esim. Brulle & Norgaard 2019). Ekologisen modernisaation liikkumisihanne saattaa olla päästötön lentokone tai luotijuna, ja syväekologinen ihanne voi puolestaan olla polkupyörä (Tapio 2001, 314–322), mutta vaikuttaa kuitenkin siltä, että varsin monenlaiset lähestymistavat pystyvät löytämään yhteisymmärrystä raideliikenteestä. Juna on olemassa oleva, verrattain kestävä liikkumisen muoto, jota kohtaan on myös kehittyvän teknologian myötä uusia odotuksia. Näin juna on eräänlainen teoreettinen ja käytännöllinen ”kohtaamispaikka”.

Vahvaa taustatukea nuorten ilmastoaktivistien hidastamisen politiikalle tulee siitä arvo- ja ihannepohjasta, jota avaamme artikkelissa IV. Kohtuullisuuden ihanne näyttäytyy siltana sosio-ekologisesti oikeudenmukaisempaan yhteiskuntaan, ja kohtuullistaminen voidaan ymmärtää myös koko yhteiskunnan tasolla tapahtuvaksi hidastamiseksi. Näin tuhoisat ylituotannon ja -kulutuksen, tehokkuuden ja kiireen värittämät rakenteet ja

toimintatavat kyseenalaistetaan. Samalla kohtuutta arvostava kulttuuri voisi toimia siltana oikeudenmukaisemman yhteiskunnan rakentamiseksi. Kuten eräs haastateltava totesi, meidän tulisi ”pysähtyä” miettimään, millaista yhteiskuntaa todella haluamme, ja tämä pohdinta tulisi tehdä aidosti demokraattisesti.

Ilmastoaktivistien päätös hylätä lentäminen tyystin tai ainakin välttää sitä ja suosia maata pitkin matkustamista ja etenkin junaa liikennevälineenä näyttäytyvät siis eräänlaisena kohtuullistamisihanteen ”maadoittamisena” – lähes kirjaimellisesti. Modernit ja usein myös kaupunkilaiset subjektit luovat näin liikkuvuussuhdetta, jossa ollaan ainakin hieman lentämisestä ”inhimillisemmässä” tai ”luonnollisemmassa” suhteessa aikaan ja paikkaan (ks. myös Clancy 2018; Löfgren 2008; vrt. Schivelbusch 1986).

Myös surffaajien elämäntavassa hidastamisen ulottuvuudet ovat monin tavoin läsnä: matkat ovat usein pitkiä, ja niiden pääasiallinen sisältö on yleensä surffaus, sen odottaminen ja surffauksen jälkeinen lepääminen. Haastatteleman surffaajat korostivat mielellään sitä, että surffatessa oppii kärsivällisyyttä ja sitä, että omat halut eivät välttämättä toteudu välittömästi tai ollenkaan: hyviä aaltoja voi joutua odottamaan, ja aina niitä ei vain tule.

Surffaajien kohdalla yksi kiinnostava ulottuvuus on vesi- ja luontosuhteen syveneminen, jota käsittelem artikkelissa II. Suomessa kasvaneille surffaajille valtamerten ja suurten aaltojen vesielementti vaatii totuttelua ja opiskelua. Tästä seurauksena on kehollinen oppimisprosessi, jonka ytimessä on halu ymmärtää vettä ja sen liikkeitä yhä paremmin, ja sitä kautta kehittyä surffaajana ja usein myös ihmisenä (ks. myös Humberstone 2011). Eräs haastateltavani totesi, että ei mitenkään pysty kaikenkattavasti sanallistamaan vesisuhdettaan, jota hän on vaalinut ja kehittänyt vuosien ajan. Päämäärärationaalisesti ajateltuna tai nyky-yhteiskunnan tehokkuusvaatimukseen suhteutettuna tällaisessa hitaassa omistautumisessa ei välttämättä ole mitään ”järkeä”. Vaikka surffaamisessa on myös terapeutinen tai hyvinvointia kasvattava ulottuvuus (ks. esim. Britton & Foley 2020), on surffaukselle omistautuminen aaltojen ja veden tuntemuksen kehittämisen kautta pikemminkin eräänlaista henkilökohtaista kokemuspääomaa. Sitä ei välttämättä pyritä millään tavoin ulosmittaamaan tai kääntämään toiseksi pääomiksi – vaikka tämäkään ei ole poissuljettua, esimerkiksi surffauksen opettamisen muodossa. Yhtä kaikki tässä kehollisessa ja ei-rationaalisessa vesisuhteessa piilee radikaalia potentiaalia: veden äärellä tapahtuva, lähtökohtaisesti yksilöllinen kokemus heijastuu kollektiivisesti jaettuun alakulttuuriin. Kuten Dimou ja Ilan (2018) toteavat, keholliset kokemukset, joita ei pysty sanallistamaan, voivat olla erityisen voimakkaita keinoja haastaa yhteiskunnassa vallitsevia rationalistisia ja utilitaristisia periaatteita (ks. myös Koczanowicz 2020). Surffaajien veden äärellä tapahtuneet kokemukset johtavat myös luontoa kohtaan tunnetun kunnioituksen kasvuun ja siten ainakin jossain määrin myös ympäristöä suojelemaan yhteiskunnalliseen toimintaan.

ELÄMYSRATIONALISUUS KAPITALISMIKRITIIKINÄ

Kaikki surffarit eivät halua luopua elämäntapansa liikkuvaisuudesta huolimatta siitä, että he tiedostavat hiilijalanjälkensä. Onko tämä luontoyhteyttään korostava elämäntapalaji siis sittenkin vain konsumeristista hedonismia? Osin ehkä niinkin: elämäntapalajeja ei tule yliromantisoida (esim. Hill & Abbott 2009; Borne 2018), eikä surffaajien luontosuhde ole automaattisesti avain autuaaseen ekologisuuteen (Evers 2019). Surffauksen ja surf-matkaamisen kriittisin potentiaali saattaa kuitenkin piillä tietyissä elämäntavan perusprinsipeissä.

Surffauksen kriittinen historiankirjoitus ja tämän päivän surf-tutkimus korostaa, että surffauksen kulttuurisen sateenvarjon alle mahtuu hyvin monen tyyppisiä toimijoita, henkilöitä, toimintatapoja, arvoja ja kulttuureita (ks. esim. Ford & Brown 2006, 23–58; Hough-Snee & Eastman 2017), ja tämä aiheuttaa väistämättä ristiriitoja. Jo surffauksen klassinen dikotomia soul surfers–kaupalliset/kilpasurffaajat paljastaa lajin sisäisiä erotteluita ja kamppailuita. Vastaavasti siinä missä surffauksella on inklusiivinen ja vapauttava potentiaali, sillä on myös hierarkkisia, seksistisiä, ulossulkevia, rasistisia, kolonialistisia ja väkivaltaisia ulottuvuuksia ja historiallisia painolasteja (esim. Ruttenberg & Brosius 2017; Laderman 2017; Olive 2019). Päälle voidaan laskea myös lajin ekologiset ristiriidat, joihin olen erityisesti keskittynyt näillä sivuilla. Vasta viime vuosina edellä mainittuja on alettu kriittisesti käsittelemään ja purkamaan (esim. Hough-Snee & Eastman 2017), eikä tässä yhteydessä ole mahdollista käsitellä tätä kompleksista ilmiötä sen syvemmin. Haluan kuitenkin nostaa tästä monimuotoisuudesta esille sen, että ristiriitojen ristiaallokosta huolimatta surffauksella on kiistämätön yhteiskuntakriittinen ulottuvuus: soul-surffauksen ja eräänlaisen maailmastapaon tai oravanpyörästä hyppäämisen romantiikan ytimessä on ajatus siitä, että elämä voi olla muutakin kuin suorittamista. Yksittäisen surffaajan tai kaupallistuneen lajikulttuurin tasolla oravanpyörästä hyppääminen voi herkästi pelkistyä hedonismiksi, mutta tämä hedonismin sudenkuoppa on myös mahdollista ylittää (ks. myös Aaltola 2015), ja toimintaan voi tulla mukaan tietoisien eettinen ulottuvuus. Ja kuitenkin, niin uskoisin, kaikista tärkeintä kritiikkiä on se, että eletään vastoin tiettyjä markkinalogiikan ja suoritusyhteiskunnan odotuksia ja korvataan päämäärärationaalinen hyödyn maksimoiminen ja pääomien kartuttaminen *elämysrationaalisella* (Schulze 1992; Noro 1995) hetkessä elämisen, nautinnon ja omistautumisen logiikalla.

Teppo Eskelinen, Keijo Lakkala ja Miikka Pyykkönen (2020) argumentoivat, että jos utopioista tulee yksityisiä, ne muuttuvat ”yrittäjämäisiksi” (”entrepreneurial”) oman elämän kehittymistarinoiksi, joissa tyypillisesti etsitään ”omaa itseä” ja mielekästä elämää. Silloin niillä ei Eskelisen ja kumppanien mukaan ole kollektiivista voimaa. Tai jos hidastaminen on pikemminkin elitistinen elämäntapavalinta, jonka etuoikeutetun aseman tarjoama ajan runsaus mahdollistaa, sen poliittinen ulottuvuus uhkaa jäädä pois (Germann Molz 2018).

Missä määrin surffaajien kohdalla voidaan siis ajatella, että heidän elämäntapavalintansa ovat ”vain” yksityisiä utopioita ja että niiltä puuttuu kollektiivinen käyttövoima? Jos surf-utopioilta halutaan yhteiskunnallista muutosvoimaa, ne eivät voi pelkistyä markkinointikuvastoksi (esim. Anderson 2017). Jon Anderson (2017) kirjoittaa, että ”surffarin utopia” on virheettömästi murtuva surffattava ”tuubi” (eli aalto, joka muodostaa tuubin, ”tynnyrin” tai ”tunnelin”, jonka sisällä voi surffata), jota kukaan muu ei ole löytänyt ja jota pääsee sen vuoksi surffaamaan omassa rauhassa yksin tai ystäviensä kanssa. Tässä perinteisessä surf-utopiassa olennaista ei ole vain itse aalto, vaan että sen löytää itselleen. Joko se on kokonaan uusi paikka, josta kukaan muu ei vielä tiedä, tai se on tuttu paikka, jossa surffille suotuisat olosuhteet ovat juuri alkanet, eikä kukaan muu ole vielä ehtinyt paikalle. Jälleen korostuu surffauksen ja siihen liittyvien etsimisen, löytämisen ja seikkailun yhteys, joka on samaan aikaan elämyksellinen ja yksilöllinen. Näin esitettyä surf-matkailun utopia ei vaikuta kollektiiviselta haaveelta yhteiskunnallisesta muutoksesta tai paremmasta tulevaisuudesta (ks. myös Laderman 2017).

On myös totta, että surf-matkaajien keskeiset motivaatiot liikkuvalla elämäntavalle ovat paljolti yksilöllisiä. He eivät myöskään aktiivisesti – ainakaan samalla tavalla kuin ilmastoaktivistit – pyri politisoimaan valintojaan. Mutta toisaalta heidän valinnoillaan on (ala)kulttuurinen inspiraationsa, johon he omalta osaltaan kontribuovat ja jota he muokkaavat ja jolla on edelleen laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Kuten todettua, surffaus on usein ihannoitu ja romantisoitu elämäntapa, jonka arvot säteilevät laajemmin kulttuuriin eräänlaisena ideaalityyppinä vapaudesta. Tämä kulttuurinen ihanne ei kuitenkaan ole, tai sen ei tarvitse olla, vain henkilökohtainen vapausprojekti, vaan siihen voi liittyä myös ihanteita ja käytänteitä, joilla on kriittistä potentiaalia ja jotka saavat massavoimaa surf-kulttuurin kautta. Osin tuon kulttuurin kautta, osin toki myös yksittäisinä kansalaisina surffaajat osallistuvat yhteiskunnallisiin määrittelyprosesseihin muun muassa siitä, millaista on hyvä elämä ja miten nuoruutta ja (varhais)aikuisuutta tulisi elää (ks. artikkeli I). Surffauksella ja surffaajilla on kaikista myyhteistä, ristiriidoista, kaupallistumisesta, hedonismista ja yliromantisoinnista huolimatta kriittistä muutospotentiaalia ja potentiaalisesti politisoivaa (Palonen 2003) voimaa. Tätä on alleviivattu myös viime vuosien niin sanotuissa kriittisissä ja surffauksen kestävyyttä (”sustainability”) peräänkuuluttavissa tutkimuksissa (Borne 2018; Ruttenberg & Brosius 2017). Esimerkiksi hedonistisesta surf-utopiasta edellä lainattu Anderson (2017) peräänkuuluttaa, että surffaajien tulisi pohtia, kuinka surf-utopia voisi muuttua ekologisesti kestävämmäksi. Kaikkinensa viime vuosina vahvistuneen ”sustainable surf/critical surf studies” -tutkimuksen viestin voisi tiivistää muotoon, että surffauksen tulisi vapauden lisäksi edustaa vastuuta. Tämän toteuttamiseksi tarvitaan kollektiivisiä pyrkimyksiä (Ruttenberg & Brosius 2017).

Vaikka surf-kulttuuri ei ole yhtenäinen ja sen sisällä on lukuisia määrittely- ja valtakamppailuita, jotain todistaa soul surfer -ihanteen voimasta jo se, että tietyt maailmankatsomukselliset seikat olivat vahvasti jaettuina tutkimusaineistossani. Väitän, että

niistä vahvimmin jaettu ja osin siksi muutosvoimaisin ja kapitalismikriittisin on suhde työhön (ks. myös Lawler 2017; Hänninen 2012).

Käsittelin aiemmin (luvussa 4) Kristin Lawlerin (2017) analyysia siitä, kuinka surffaajien ambivalentti tai jopa kielteinen suhde työntekoon voi toimia tehokkuutta ja suorittamista korostavassa ajassa yhteiskuntakriittisenä voimana tai jopa eräänlaisena muutoksen utooppisena esikuvana (ks. myös Gorz 1982). Lawler tuo esille ”Malibun surffipummi” -konstruktion, joka on eräänlainen yhteiskunnallinen olkiukko, johon surffaajiin kohdistuva kritiikki usein kohdistuu. Tuo konstruktio, sekä myös Lawlerin käyttämä tapausesimerkki surffipummiudesta – eteläkalifornialainen nuorimies, joka kieltäytyy Fox-televisiokanavan erikoisohjelmassa työstä ja nostaa vailla tunnontuskia sosiaalietuuksia – ovat kuitenkin pelkistettyjä ääritapauksia. Omassa tutkimusaineistosani tällaisia totaalisia tapauksia ei ollut, joskin lukuisat haastateltavat puhuivat opintojen ja työn täyttämistä arjesta ”oravanpyöränä”. Esimerkiksi artikkelissa I lainaamani haastateltava korostaa surf-matkojen upeutta ja vapautta vastapainona normaaliarjen tylsyydelle ja monotonisuudelle sekä sille elämänmallille, joka kulttuurissamme opitaan – ensimmäisten matkojen myötä hän pääsi oravanpyörästä, sai ”vapautuneen fiiliksen” ja tunsu ”enemmän elävänsä”. Tämä on selkeä viesti, jossa hallitsevaa työkuulttuuria kritisoidaan ja jonka monet haastatellut jakoivat, joskaan eivät aina yhtä selväsanaisesti.

Yleisesti ottaen, kuten artikkeli I korostaa, tutkitut surf-matkaajat pyrkivät etsimään eräänlaista ”keskitietä”: he sovittelevat yhteiskunnan ja merkityksellisten toisten heihin kohdistamia odotuksia yhteen heidän omien, yksilöllisten ja alakulttuuristen intressiensä ja halujensa kanssa. Tästä on seurauksena ratkaisu, jossa työtä ei tehdä liikaa, ja sen on sovittava yhteen surf-matkailevan elämäntavan kanssa. Työ on joko pakollinen väline ansaita rahaa (”kun teet satatuntista työviikkoa, se mahdollistaa seuraavan matkan”; ks. artikkeli I), se on surffaukseen kytköksissä, tai muutoin riittävän joustava (ks. myös Kylmäkoski 2012). Usein työltä toivottiin myös merkityksellisyyden tunnetta yksilötasolla ja mahdollisuutta yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen – henkilökohtainen onnellisuuden tavoittelu ja työ kietoutuvat näin yhteen (ks. myös Nikunen & Korvajärvi 2020). Mutta kun surffia on (”surf is up”), otetaan lauta kainaloon ja laitetaan lappu vähäksi aikaa luukulle – joskus vain aamupäiväksi, toisinaan vuodeksi.

Vaikuttaa siis siltä, että ainakin suomalaisten surf-matkaajien keskuudessa haetaan yksilötasolla balanssia yhteiskuntaan osallistumisen ja yksilöllisten halujen välillä. Siten kulttuurissamme vaikuttavat arvot ja traditiot osoittavat painovoimansa (ks. myös Thomson & Taylor 2005; Kylmäkoski 2012, 17–18). Vastaavasti Riitta Hänninen (2012, 108) toteaa lumilautailijoista, että lumilautailussa luodaan arkipäivän vaihtoehtoja länsimaisen yhteiskunnan instituutioille, mutta ei täysin rikota tai korvata niitä. Rakenteista irtautuminen on käytännössä hyvin vaikeaa (ks. myös Blühdorn & Deflorian 2021), mutta surffaajat eivät pyri sanoutumaan irti tai irrottaudu yhteiskunnasta totaalisesti, vaan elämäntapaa määrittävät oman tien etsintä, sovittelu ja kohtuullistaminen. Ne eivät kuitenkaan ole merkityksettömiä, ja voi olla, että niiden

kriittinen muutospotentialiaali on jopa isompi kuin sinänsä radikaalimmaksi tulkittava maailmasta irrottautuminen – palaan tähän teemaan tuonnempana. Joka tapauksessa tämä muutospotentialiaali vahvistuu sen myötä, että elämänvalinnat eletään todeksi: ne eivät ole vain spekulatiivisia, vaan esimerkiksi työ monesti todella laitetaan toissijaiseen asemaan elämässä. Tällaiset ratkaisut eivät ole merkityksettömiä, vaikka ne eivät aina täyttäisi kollektiivisen utopian tunnusmerkkejä (vrt. Eskelinen, Lakkala & Pyykkönen 2020). Joskus jo pelkästään se, että näytetään, että asiat voi tehdä toisinkin, on tärkeää (ks. myös Cooper 2014; Pellizzoni 2021). Urheilun kehyksessä elämäntapalajit ovat jo osoittaneet politisoivan voimansa haastamalla, tarjoamalla vaihtoehtoja tai viittaamalla kintaalla institutionalisoituneille urheilun rakenteille (Wheaton 2004; Rannikko 2018; Piispa 2021). Tämän vaihtoehtopotentialin ei tarvitse rajautua vain urheilun kentille, vaikka se ei aina olisikaan tietoisien tai äänenlausutun poliittista.

Surf-matkaajien kohdalla on myös pohdittava sitä, millainen rooli tietoisella politisoimisella tai yhteiskunnallisella aktivismilla voi heidän kohdallaan olla. Artikkelissa II tuon esille, että monet surffaajat ovat aktivoituneet ympäristökysymyksissä varsinkin merten suojelussa, joko tukemalla surf-lähtöistä järjestötoimintaa tai osallistumalla siihen itse (esim. Surf rider foundation, ks. myös Wheaton 2007). Vaikka surffauksen ytimessä on edelleen elämyshakuisuus ja aallon surffaamisen suoma nautinto, esimerkiksi Ladermanin (2017) havainnot, joissa hän analysoi 1900-luvun surffauksen kapinallisuuden imagoa kriittisesti, eivät välttämättä enää päde 2020-luvun maailmassa. Jos utopioilta peräänkuulutetaan tietoisien kollektiivisten luonnetta (ks. Eskelinen, Lakkala & Pyykkönen 2020), surf-kulttuurissa saattaa hyvinkin olla menossa etsikkoaika, jossa yhä useammat surffaajat järjestäytyvät esimerkiksi lajinsa reunaehtoisten ekologisen kestävyyskohentamiseksi. Ainakin kansainvälisesti tällaisesta voidaan jo nähdä viitteitä (ks. esim. Borne 2018; Mach & Ponting 2021). Se, kuinka Suomessa käy, jää tulevien tutkimusten selvitettäväksi. Muutoksen idut ovat kuitenkin jo olemassa, niin kapitalismikriittisessä suhteessa työhön kuin vesielementtiä arvostavassa luontosuhteessa.

11 Utooppinen unelmointi ja utooppiset ihanteet

Meille on tarjoutunut niin suunnaton määrä resursseja, mitä me voidaan käyttää, ja meillä on se mahdollisuus, niin kuuluuks meidän kuitenkin ihan niin paljon käyttää... Tietysti ymmärrän senkin, että meillä on tietävästi vain tää yksi elämä, jolloin me voidaan tehdä asioita. Välillähan miettii, että onks se hulluutta luopuu niistä kaikista mahdollisuuksista mitä on, mutta sit jotenkin on myös se vastuu. Että se tuntuu aika hurjalle, että pystyis tekeen kaiken mahdollisen, mitä itestä vaan hyvälle tuntuu, ja varsinkin kun miettii, mihin tää kehitys on mennyt. Ilman lentokonetta sitä ois ehkä päässyt elämän aikana kerran jonnekin surffaamaan, jos ois laivalla seilannut jonnekin tai hoksannut täällä Suomessa sitten... Mutta paljon miettinyt tollasia asioita ja koittanut löytää oman kultaisen keskitien. Että ei joudu karsiin jostain omassa elämässä tärkeästä asiasta, mutta hyväksyy myös ne rajat, että kohtuus kaikessa.

Aiemmassa luvussa tarkastelin sitä, kuinka surf-matkaajat ja nuoret ilmastoaktivistit elävät ja rakentavat arkipäivän utopioita, ikään kuin ennakoiden ja tehden todeksi sellaista muutosta, jota he toivovat laajemmin yhteiskunnassa. Tässä tarkastelen sitä, millaista utooppista unelmointia he tutkimusartikkelieni perusteella harjoittavat. Unelmoinnilla tarkoitan toiveita yhtäältä konkreettisesta muutoksesta, toisaalta näkymiä siitä, millaisille arvoille ja ihanteille – kuten kohtuudelle, jota yllä lainattu surffaaja pyrkii omalla kohdallaan etsimään – yhteiskunta voisi rakentua.

Ensin käsittelen niitä konkreettisia näkymiä paremmasta liikkumisesta, joita artikkeleissani nousee esille. Alleviivaan kuitenkin, että johtuen artikkelien rajauksista, konkreettiset liikkumisutopiat eivät rajaudu tässä käsitelyihin, vaan tämä tematiikka jää mahdollisten tulevien lisäanalyysien kohteeksi – esimerkiksi kaupunkiliikkumisen tulevaisuus saattaisi olla tällainen aihe. Konkreettisten utopioiden sijaan suurempaan rooliin pääsevät utooppiset arvot ja ihanteet, joita käsittelen seuraavassa alaluvussa. Joka tapauksessa nostan esille muutaman konkreettisen haaveen, jotka selkeimmin nousivat esille tähän väitöskirjaan sisällytyneissä artikkeleissa (etenkin II & III): raideliikenteen ja junamatkailun kehittymisen ilmastoaktivisteilla, purjeveneiden surf-matkaajilla, sekä molempien kohdalla eräänlaiset paikallisemmat matkailun tulevaisuusnäkymät. Näiden konkreettisten haaveiden kautta myöhemmin käsiteltävät ideaalit ja arvot saavat myös tarttumapintaa fyysisestä todellisuudesta ja havainnollistavat muutostoiveita.

Nuoret ilmastoaktivistit, sen lisäksi että he jo olivat todeksi maata pitkin matkustamisen ideaaliaan, toivoivat myös matkustamisen kehittymistä ekologisemmaksi yleisellä tasolla. Tässä kyse ei ollut vain teknologisesta kehityksestä, kuten päästöttömistä lentokoneista tai nopeammista junayhteyksistä – useampikin haastateltava haaveili

huippunopeista junayhteyksistä tyyliin ”yhdessä yössä Brysseliin” – vaan myös laajemmin kestävä matkailun infrastruktuurin ja esimerkiksi sen geopoliittisten edellytysten parantumisesta. Toiveita asetettiin esimerkiksi siihen, että Euroopassa tai EU-alueella saataisiin lähivuosina ja -vuosikymmeninä kehitettyä kattava, nopea ja riittävän edullinen – siis myös sosiaalisesti oikeudenmukainen – rata- ja junaverkosto. Myös lähialue liikumiseen, niin Suomessa paikkakuntien välillä kuin niiden sisällä, toivottiin kehitystä, ja tässäkin toiveita kohdistui raideliikenteeseen, kuten lähijuniin ja raitiovaunuihin.

Monet surffaajat miettivät haastatteluissa, mitä he tekisivät, jos lentomatkustaminen ei olisi nykyisessä (tai silloisessa) mittakaavassa mahdollista. Osa pohti, että silloin olisi etsittävä surfia lähempää, paikoista, joihin pääsisi helpommin maata pitkin. Surffaajien kohdalla esille tullut, utopiakehyksessä kiintoisa haave, jonka muutamat haastateltavat mainitsivat, oli oma purjevene. Vaikka tämä näyttyy vahvasti yksilötason unelmana, sillä on myös ekologisia ja kulttuurisia ulottuvuuksia. Purjevene on ideaalitalanteessa päästötön, ja se edellyttää aikaa, omistautumista ja kärsivällisyyttä (ks. myös Syrjäle 2015). Siten purjevene tarjoaa näkymän matkailun ja elämän hidastamiseen. Tähän hidastamiseen surffaajilla olisi haastatteluaineiston perusteella keskivertoa paremmat valmiudet – ovathan he tottuneet odottamaan aaltoja ja elämään ”yksinkertaisempaa” elämää matkoillaan.

Etenkin ilmastoaktivistit toivoivat, että tulevaisuudessa matkailun ja turismin kulttuurit muuttuisivat siten, että lähimatkailusta tulisi suositumpaa ja että ihmiset pystyisivät laajemminkin löytämään merkitystä ja arvostusta siitä, mikä on lähellä ja ekologisemmin saavutettavissa kuin kaukaisemmat matkakohteet. Myös muutamilla surf-matkaajilla oli tällaisia näkemyksiä ja toiveita, joita myös käsitelän artikkelissa II. Vaikka monet heistä kokivat kauemmas, hyvien aaltojen ja lämpimämpien vesien luokse suuntautuvan matkustamisen mieluisaksi ja tärkeäksi, myös paikallisemmat näkymät pilkahtelivat ajoittain.

Kuten todettua, konkreettisemmat utopianäkymät eivät tyhjene yllä käsiteltyihin, vaan niiden laajempi selvittäminen jää mahdollisiin tuleviin analyyseihin. Lisäksi on huomattava, että näillä näkymillä on vahva yhteys utooppisiin ihanteisiin ja arvoihin, joita käsitelän seuraavassa selvästi laajemmin.

UTOPIOIDEN ARVOPOHJA JA IDEAALIT: KOHTUUDEN JA HIDASTAMISEN UTOPIOITA?

Väitöskirjani artikkelissa IV tutkimme Tomi Kiilakosken kanssa ilmastoaktiivismin kahta perustavanlaatuista ideaalia – sosio-ekologista oikeudenmukaisuutta ja kohtuullisuutta. Nuorille ilmastoaktivisteille kokemus ilmastokriisin epäoikeudenmukaisuudesta ja vastaavasti työskentely oikeudenmukaisemman yhteiskunnan puolesta ovat keskeinen motivaatio toiminnalle. Oikeudenmukaisuus on heille tärkeä arvo ja ideaali.

Analyysimme mukaan ilmasto-oikeudenmukaisuus määrittyy herkästi vastakohtansa eli epäoikeudenmukaisuuksien kautta. Rinnakkain tarkasteltuna havainnollistuu oikeudenmukaisuuden ja kohtuullisuuden keskinäinen suhde: kohtuullisuus voi toimia ”silloittavana” elementtinä, kun nyky-yhteiskuntamme systeemiä ja ilmastokriisin aiheuttamia ja voimistamia epäoikeudenmukaisuuksia paikataan. Samalla ajatukset solidaarisuudesta, toisten huomioimisesta ja ”hoivasta” (Bond, Thomas & Diprose 2020) nousevat esille.

Myös surf-matkaajat usein korostavat näitä aivan samoja elementtejä, niin omassa elämäntavassaan kuin laajemmin ihanteidensa mukaisina arvoina – kohtuullistaminen tulee esille eri tavoin, mutta myös esimerkiksi oikeudenmukaisempaa matkailua peräänkuulutetaan, ja omat etuoikeudet matkoilla herättävät epämukavuutta ja syyllisyyttä. Lisäksi esimerkiksi henkilökohtaisen vapauden, luontosuhteen vaalimisen ja yhteisöllisyyden ihanteet tulevat esille tutkimusartikkeleissani. Mutta kohtuullisuus ja toisaalta hidastaminen ovat kiinnostavalla tavalla molempien tutkimuskohteiden elämisaailmoista löytyvää, jaettua arvomaailmaa. Eriyksen kiinnostavaa tämä on siksi, että lähtökohtaisesti (tai stereotyyppisesti) surf-matkaajien elämishakuisesta elämäntavasta ja ilmastoaktivistien avoimen poliittisesta kansalaisuudesta ei välttämättä olettaisi löytyvän tällaista yhteistä pohjaa.

Kohtuus ja hidastaminen alkavat siis piirtyä käsillä olleiden aineistojen ja niiden utopioita kartoittavan analyysin punaiseksi langaksi. Surf-matkaajien elämäntapa voi olla (lento)matkustamisen ja itse surf-aktiviteetin suhteen vauhdikkaan oloista, mutta sen jatkuvaa kasvua, perinteistä työuraa ja statusta hyljeksivä orientaatio todistaa myös tietynlaisesta elämän hitaudesta ja kohtuullistamisesta: matkoille ja harrastukselle tulee löytyä aikaa, elämyksellinen vapaa-aika on usein tärkeämpää kuin vaikkapa säännölliset tulot. Raha ei kartu vauraudeksi, vaan se käytetään tien päällä, joskin usein säästeliäästi, jolloin ikään kuin ”raha on aikaa” (ks. artikkeli I, ”affluence of time ‘on the road’”). Omien elämäntapojen saattaminen ekologisesti kestäviksi näyttäytyy paikoin vaikealta, mutta senkin mahdollisuutta monet pohtivat tai kokeilevat. Lisäksi esimerkiksi pitkien matkojen suosiminen lukuisten lyhyiden sijaan on ikään kuin tapa tehdä turismia totutusta poikkeavalla tavalla, jossa kuukausikaupalla hengailu yhdessä ainoassa kohteessa, toistaen päivä toisensa perään minimalistista surffauksen ympärille rakentuvaa rutiinia, poikkeaa lyhytkestosiin matkoihin ja esimerkiksi nähtävyyksien kiertelemiseen keskittyvästä turismista (esim. Selänniemi 1996; MacCannell 1976). Ja jos ajattelemme liikkeen, matkustamisen ja turismin olevan nykyään (ja koronapandemian hellittäessä mahdollisesti jälleen) erottamaton osa jokapäiväistä elämää (esim. Hannam, Butler & Paris 2014), sillä, mitä ”tien päällä” tekee ja miten siellä aikansa viettää, on väistämättä merkitystä, kun katsotaan elämäntavan kokonaisuutta. Tiivistäen: liikkuvassa maailmassa hidas liike on hidasta elämää.

Nuoret ilmastoaktivistit artikuloivat selkeästi keskeisiksi arvoikseen oikeudenmukaisuuden ja kohtuuden. Heille näiden arvojen eläminen todeksi ja niiden edistäminen

on paitsi käytännöllistä, myös poliittista. Ilmastoaktivistien liikkuvuuden käytänteet ovatkin surf-matkaajiin verrattuna vähäisemmässä ristiriidassa arvojen kanssa. Mutta ilmastoaktivistienkin ajatuksissa näkyy selviä merkkejä siitä, että elämän olisi syytä olla myös mielekästä, merkityksellistä ja nautinnollista, vaikkapa junamatkailun muodossa. Ilmastoaktivismi ei siis aja vain ”kurjuuden kuvia” (ks. myös Piispa, Ojajärvi ja Kiilakoski 2020, 29). Mutta toisaalta: voimmeko tulosten valossa pohtia, uupuuko ilmastoaktivistien toiminnan ja arvojen kokonaisuudesta tiettyä ekologista syvyyttä? Heidän liikkumisutopiakseen määrittyy ensisijaisesti urbaanin teollisesti jyskyttävä juna, joka toki nykyään lipuu sähköän voimalla hiljaa suhisten. Kuten artikkelissa IV todetaan, ilmastoaktivistien huoli ilmastosta ja tulevaisuudesta muodostuu paljolti siitä, että ilmastokriisi varjostaa henkilökohtaista tulevaisuutta, ja se uhkaa tehdä maapallosta ihmisille turvattomamman ja epäoikeudenmukaisemman paikan asua. Analyysimme perusteella ilmastoaktivisteille yksilölliset ja sosiaaliset epäoikeudenmukaisuuden ulottuvuudet ovat keskeisempiä pontimia aktivismille kuin ekologinen epäoikeudenmukaisuus – siis esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden köyhtyminen. Tämä ei tarkoita, etteikö luonnon asioilla olisi merkitystä tai etteikö ilmastoliikchedinnässä kannettaisi huolta myös eläin- ja kasvikunnasta, mutta ne eivät näytä saavan samalla tavalla liikkeelle kuin omakohtaiseen tulevaisuuteen liittyvät huolet ja uhkat. Kenties tässä heijastuu myös ilmastoliikchedinnän korostunut urbaanisuus. Suomalaiset surffaajat ovat hekin usein kaupunkilaisista taustoista, mutta monet kertovat juuri luonnon parissa tapahtuvan surffauksen toimineen heille herätyksenä luonnon voimille ja herkkyydelle. Heidän kuvailemansa veden kiehtovuus ja moniulotteisuus herkistävät luontosuhteen syvenemiselle, vaikka kaikesta tästä ei syntyisikään ekologisesti ristiriidatonta arvojen ja käytänteiden yhteisummaa.

Tutkimusartikkeleiden perusteella surf-matkaajien on ristiriitaisista tuntemuksista huolimatta vaikea luopua matkustamisesta – tai nimenomaisesti lentämisestä – sillä se muuttaisi voimakkaasti mahdollisuuksia harrastaa surffausta ja siten mullistaisi koko liikkuvan elämäntavan ja identiteetin. Kun surffaus on luonnossa tapahtuvaa ja luonnosta riippuvaista toimintaa, ristiriita vain korostuu. Lisäkierrös muodostuu vielä siitä, että ilman matkustamista pois lähinnä järvistään tunnetusta Suomesta suhde ja kunnioitus aaltoihin, meriin ja valtameriin ei olisi samalla tavalla pystynyt muodostumaan, ja tuo suhde puolestaan on vaikuttanut ekologisen tietoisuuden muodostumisessa. Liikkuvuuden ja yhteiskuntiemme rakenteelliset ominaisuudet ja öljyriippuvuus tuottavatkin eräänlaisen umpisolmun, joka korostaa sitä, että pelkillä yksilövalinnoilla surf-matkailun kestävyysongelma tuskin on ratkaistavissa. Yhteiskunnallinen aktivismi, aktiivinen kansalaisuus ja yhteiskunnallisen toisinkuvittelun mekanismit nousevat tässä kohtaa tärkeiksi. Mutta kenties elämäntapavalintojen terävin kriittinen kärki, tai ”arkipäiväinen utopia”, löytyykin siitä artikkelin I havainnollistamasta asetelmasta, jossa suorittava, kasvua ja tuotteliaisuutta korostava nuoruus ja aikuisuus kyseenalaistuvat. Toisin sanoen surf-matkaajien elämäntavassa painottuvat monessa suhteessa kohtuus ja

hidastaminen. Tämä on itsessään eräänlaista kapitalismin kritiikkiä, vaikka se ei aina ole ääneenlausuttua ja vaikka henkilökohtaiset kulutustottumukset eivät aina olisi linjassa ympäristöarvojen kanssa.

Surf-matkaajien tutkimusaineisto on kerätty vuosina 2016 ja 2017, ennen IPCC-raportin 2018 tuottamaa käännettä ilmastokeskustelussa, maata pitkin matkustamisen keskustelun voimistumista ja koronapandemiaa. Voi hyvinkin olla, että myös surf-kulttuurin sisällä keskustelu konkreettisemmista luopumistoimista (esimerkiksi lentomatkailun lopettamisesta) on aineistonkeruun jälkeen lisääntynyt. Mutta jo haastatteluaineistoni antoi viitteitä siitä, että jonkinlainen käännekohta saattaisi olla tulossa: monet kertoivat tietoisuuden ongelmista kasvaneen, ja osa vaikutti ikään kuin odottavan tai ennakoivan sitä hetkeä, kun liikkumisen käytänteitä tulisi ekologisista ja osin myös sosiaalisiin epäoikeudenmukaisuuksiin liittyvistä syistä muuttaa. Tästä todisteena olivat ”mitä jos” -tyyppiset pohdinnat, kuten haaveet omasta purjeveneestä tai joidenkin ilmaisema valmius siirtyä elämään yksinkertaisempaa elämää. Myös ajatukset sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta – ilmastoaktivistien keskeinen arvo ja ideaali – vilahtelevat surf-artikkeleissa: osa haastateltavista totesi, että ”hyvää” ja vastuuntuntoista matkustamista tulisi opetella, tai mikäli matkustuksen haitat nousevat liian suuriksi, siitä tulee luopua. Jälkimmäisessä näkemyksessä on aivan uusia kaikuja koronapandemian ajassa, jossa matkustamista on globaalisti rajoitettu pandemian hidastamiseksi ja jossa toisaalta on jo esitetty, että mikäli matkustaminen alkaa elpyä pandemian hellittäessä, surffaajat saattavat hyvinkin olla ensimmäisten joukossa takaisin ”tien päällä” (Mach & Ponting 2021). Se, käykö näin, ja jos, niin millaisin matkustuskeinoin, nähtäneen lähitulevaisuudessa.

HIDASTAMINEN: LAINATTUA, SOVITELTUA JA RADIKAALIA?

Siinä missä joidenkin surffaajien matkustusutopia löytyi purjeveneestä – heille tärkeän vesielementin luota – ilmastoaktivistien matkustusutopiaksi tuntuu määrittävän juna. Purjevene on perusmuodossaan keksintönä suorastaan arkaainen, kun taas juna on modernisaation keskeinen tuote ja ajuri (Schivelbusch 1986). Molemmat matkantekovälineet ovat toki kehittyneet vuosisatojen saatossa teknologisesti lukuisin tavoin, mutta silti voidaan pohtia, ovatko nämä käytännön vaihtoehdot fossiilienergialla tapahtuvalle matkustamiselle *historiasta lainattuja*, eräänlaista utopioiden arkeologiaa: avantgarde-nuoret nostavat muutoksen työkalupakistaan jotain sellaista, joka voi näyttäytyä vanhalta ja nuutuneelta, mutta jonka arvo saattaakin paljastua siitä, että se on laiminlyöty ja unohdettu (ks. myös Levitas 2013, 153–174). Teknologisesti paranneltunakin junan voi ajatella edustavan lentokoneisiin nähden hidastamista (ainakin pitkillä matkoilla – lyhyillä matkoilla juniin usein vedotaan lentokonetta nopeampina, ks. artikkeli III), ja purjeveneessä on paitsi hitauden ja ekologisuuden, myös omistautumisen, itse

tekemisen ja käsityötaidon ulottuvuuksia. Toisaalta hitaan matkailun unelmat eivät ole vain nostalgialla, vaan esimerkiksi junaunelmiin kytkeytyy ajatus samanaikaisesta modernisaatiosta, jossa matkailun uudet kokemukset ja merkitykset ovat vielä osin tuntemattomia. Esimerkiksi Manuel Arias-Maldonado (2020) esittää, että nimenomaan ekomodernistiset visiot tulevaisuudesta tarjoavat näkymiä jostain sellaisesta, joka on samaan aikaan paitsi nykyisyyttä parempaa, myös jotain uutta – ja että juuri siksi niillä on utooppinen potentiaalinensa.

Yksilötasolla arkipäiväinen utopia voi rakentua maailmasta irrottautumisiksi, ja osa ihmisistä hakeutuu tietoisesti syrjempään yhteiskunnasta ja sen käytänteistä (Sargisson 2009). Tämä ei kuitenkaan ollut yleistä tutkimusaineistoissani, oikeastaan päinvastoin. Monien ratkaisuja määrittää pikemminkin *sovittelu*. Hidastaminenkin voi olla sovittelua: liikkumisesta ei tyystin tingitä, vaan pikemminkin sen vauhdista.

Jaetuksi ihanteeksi hahmottuu siis ajatus yhteiskunnasta, joka olisi vaatimuksissaan kohtuullisempi ja jossa olisi siksi enemmän aikaa myös matkustaa hitaasti. Kohtuullistaminen ja hidastaminen eivät kuitenkaan ensi alkuun näytä äärimmäisiltä vaatimuksilta. Mielikuvat totaalisesti työstä kieltäytyvästä surffipummista tai ekologisilta elämäntavoiltaan ehdottomasta ilmastoaktivistista – eli maailmasta irtisanoutuminen hedonistisista tai ekologisista syistä – näyttäytyvät aineistojeni valossa epätyypillisinä. Mutta se ei tarkoita, että korkealle tasolle abstrahoitu ideaali tai utopia kohtuullistamisesta ja hidastamisesta ei olisi muutosvoimainen tai jopa *radikaali* (ks. myös Pickard, Bowman & Arya 2020). Toisin sanoen: vaikka kohtuullistamisen ja hidastamisen utopia kohtuullistuu itse tullessaan yhteiskuntaa ja vallitsevaa todellisuutta vastaan ja tehdessään erilaista sovittelua ja kompromisseja, se on radikaali kyseenalaistaessaan kasvuorientoituneen ja päämäärärationaalisen kapitalistisen järjestelmän. Kuten Satu Husso (2017) toteaa, jatkuvan talouskasvun ajassa kohtuuden korostaminen on väistämättä vastakulttuurista. Kun puolen vuoden elämyshakuinen surffimatka tai lentokoneen korvaaminen junalla Eurooppaan matkustaessa näyttäytyvät tehokkuusajattelun vastaisina tapoina toimia, on ilmeistä, että jo pelkkä hidastaminen on radikaalia.

Esimerkiksi Michael Clancy (2018) huomauttaa, että vauhdista ja tehokkuudesta on tullut kulttuurisia normeja, ja ”ajanhaaskuusta” puolestaan synti. Kun länsimaiseen ajatteluun on tiivistynyt ajatus siitä, että ”aika on rahaa”, näyttäytyy näistä kahdesta raha pohjimmiltaan tavoiteltavana asiana. Tutkimassani surf-elämäntavassa puolestaan tämä kääntyy toisin päin: raha tarkoittaa aikaa, ja juuri aika on näistä kahdesta tärkeämpi.¹⁵ Näin voidaan ajatella, että ”vääränlainen liikkuminen” (ks. Nikunen 2013; Nikunen & Ikonen 2021) tai se, että jättää markkinalogiikan näkökulmasta

15 Jälleen on toki hyvä muistaa, että surf-turismia ja -kulttuuria on monenlaista: isolla rahalla ostetut, maailmanluokan aalloille suuntautuvat lyhytkestoiset luksusmatkat ovat nykyään varsin tavallisia varsinkin vanhempien, hyvätuloisten surffaajien keskuudessa (esim. Towner 2016), vaikka tällaista turismia tutkimani surf-matkaajat eivät kertomansa mukaan harjoittaneetkaan.

osan henkilökohtaisesta hyötypotentiaalistaan käyttämättä (Pellizzoni 2021; Anttila 2011), tuottavat hidastamisen elementin – vaikka itse elämäntavan liikkuvuus voikin näyttäytyä vauhdikkaana ja epäilemättä myös kulutusvalintojen kannalta ekologisesti ei-kohtuullisena. Jälleen huomataan, että irtaantuminen ei ole kokonaisvaltaista, vaan siihen liittyy kompromisseja, sovittelua ja epätäydellisyyttä (ks. myös Sliwinski 2016). Utooppiselle ajattelulle uskollisesti kohtuus ja hidastaminen ovat prosessiluonteisia ja provisionaalisia, eivät yhteiskunnallisia pohjapiirustuksia (esim. Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020; Husso 2017). Ja kuten Ruth Levitas (2013, 202–203) muistuttaa, ”mitään tekemättömyys” (ks. myös Anttila 2011) voi olla ”kriittinen utooppinen teko” (”critical utopian move”), ja nopeutta vastaan jarruttaminen voi olla ”juuri se mitä tarvitaan” (Levitas 2013, 203; ks. myös Pellizzoni 2021).

12 Lopuksi: utopiat näkökulmana nuorten yhteiskuntaa uudistavaan potentiaaliin

Tämän väitöskirjatutkimuksen tarkoitus on ollut tutkia nuoria liikkeessä ilmastokriisin ajassa. Analyysi on kohdistunut yhtäältä nuoriin surf-matkaajiin, toisaalta nuoriin ilmas-toaktivisteihin. Molemmat ryhmät ovat – väitöskirjan nimen mukaisesti – liikkeessä: he ovat mobiileja, matkailevat ja pitävät arvossa vapaata liikkuvuutta. Mutta he ovat *liikkeessä* myös muilla tavoin: surffaus on toimintaa, jonka voi määrittää liikkunnaksi, ja oleminen liikkeessä aallon kuljetettavana ja sen kanssa taituroiden on koko surffauksen ydin. Ilmastoaktivistit ovat puolestaan yhteiskunnallisessa liikkeessä, mukana liikeh-dinnässä, jossa vaaditaan ja tavoitellaan sosio-ekologisesti kestävämpää yhteiskuntaa.

Väitöskirjani tutkimusongelmana on ollut ymmärtää nuorten liikkuvuutta ja liikkuvia käytänteitä tilanteessa, jossa ne törmäävät ilmastokriisiin yhtäältä tosiasiana, toisaalta nuorten keskuudessa jaettuna huolena. Olen halunnut selvittää, millaisia valintoja ja ratkaisuja sekä mahdollisia muutoksen ituja kantavia utooppisia toiminnan ja ajattelun tapoja tästä törmäyksestä syntyy. Lopuksi onkin syytä tarkastella, millaisia vastauksia olen tutkimusongelmaani saanut.

Nuoret ovat kasvaneet ”liikkuvassa maailmassa” (Lehtonen 2013), monille heistä matkustaminen ja maailman näkeminen on tärkeää, ja kosmopoliittisuus on keskeinen, yhdistävä ideaali (Piispa 2019; Farrugia 2020). Toisaalta tietoisuus ilmaston lämpenemisestä ja siitä seuraavista riskeistä ja uhista henkilökohtaiselle ja maailman tulevaisuudelle on nuorten keskuudessa korkealla tasolla. Tästä seuraa vääjäämättä ristiriitoja, syyllisyyttä ja sovittelua – mutta myös luovaa ja yhteiskuntakriittistä toimintaa. Kaikki nämä ulottuvuudet ovat nähtävissä tutkimuskohteitteni kohdalla. Kun yksilönvapauden eetos kohtaa kollektiivisen vastuun tulevaisuudesta, se ei tapahdu ilman kitkaa, mutta ei myöskään ilman ratkaisuyrityksiä ja mielikuvitusta.

Nuorille ilmastoaktivisteille liikkuvuus ja matkustaminen ovat dilemma. Ne ovat dilemma sen vuoksi, että he kokevat ilmastokriisin hillinnän olevan ensisijaisen tärkeää, mutta liikkuvuus ja matkustaminen – etenkin lentomatkestus – tuottavat ilmastokriisiä kiihdyttäviä päästöjä. Toisaalta liikkuvuus koetaan tärkeäksi esimerkiksi kulttuurien välisen kanssakäymisen ja tiedonvaihdon sekä henkilökohtaisen nautinnon ja maailman avartumisen kannalta. Siten ilmastoaktivistien arvomaailmassa liikkuvuus ja ilmasto-tietoisuus asettuvat törmäyskurssille, johon pyritään välittömästi etsimään ratkaisuja. Nuoret ilmastoaktivistit ovat poliittisesti aktiivisia, kollektiivisin ja ääneenlausutuin tavoin vaatimuksiaan ja arvojaan esittäviä nuoria, ja heidän vaatimuksensa yhdistyvät myös konkreettisiin elämänvalintoihin. Voidaankin todeta, että nyky-yhteiskunnan ja tämänhetkisen matkustusinfrastruktuurin puitteissa maata pitkin matkustaminen etenkin junalla ja osin myös paikallisemmat matkustamisen muodot ovat keskeiset ratkaisumallit, joista muodostuu jaettu, arkipäivän utopian piirteitä saava käytänne.

Surf-matkaajien kohdalla taas asetelma on yksinkertaistetusti ilmaistuna päinvas-
 tainen: ilmastokriisi ja muut matkailun ekologiset haittapuolet ovat dilemma. Ne ovat
 dilemma sen vuoksi, että heille matkustaminen ja liikkuvuus ovat tärkeitä elämäntavan
 kulmakiviä, mutta niiden ekologiset seuraukset myös tunnustetaan ja tunnustetaan – oma
 elämäntapa ikään kuin kompuroi ilmastokriisiin ja tietoisuuteen siitä. Tähän pyritään
 etsimään ratkaisuja, mutta mielellään kuitenkin niin, että liikkuvuuden ja matkailun
 mahdollisuudet itsessään eivät vaarannu. Seurauksena on kompensatiota, sovittelua ja
 vastuun sysäämistä pois itseltä – mutta ajoittain myös vaihtoehtoisten matkustusmeto-
 dien kokeilua, aktivoitumista ympäristöasioissa ja utooppista haaveilua kestävämmän
 liikkumisen muodoista.

Kun tarkastelee molempia tutkimuskohteita ja -aineistoja, voi huomata, että kes-
 keinen silta kestävyteen löytyy kohtuullistamisen ja hidastamisen kautta. Surffaajat
 ja ilmastoaktivistit eivät halua tyystin pysähtyä hehtisessä ja liikkuvassa maailmassa,
 mutta he katsovat, että yksilötasolla on aiheellista hidastaa ja syventyä hetkeen – olipa
 se surffattava aalto tai junamatka – ja että yhteiskuntina meidän on opittava kohtuutta
 ja irrottauduttava markkinalogiikan sanelemasta suorituskeskeisyydestä. Jälkimmäiseen
 kytkeytyy surffaajia ja ilmastoaktivisteja yhdistävä tärkeä tekijä: vaatimus järjestelmätason
 muutoksista. Kuten esimerkiksi Mary Mostafanezhad (2020) korostaa, toivon muutok-
 sesta tulee perustua sille, että ensin tunnustetaan yhteiskuntien rakenteelliset epäkohdat.
 Nuoret ilmastoaktivistit eksplisiittisesti tuovat esille toiveensa ja artikuloivat tarpeen
 yhteiskunnalliselle muutokselle. Heille nyky-yhteiskunta on lukuisin sosio-ekologisin
 tavoin epäoikeudenmukainen ja ei-toivottava (ks. artikkeli IV), ja käytännössä he vaativat
 esimerkiksi liikkumisen infrastruktuurin kehittämistä ekologisesti kestävämmäksi (ks.
 artikkeli III). Näiden aspektien yhteensovittaminen – liikkumisen päästöjen vähentä-
 minen sosiaalisesti oikeudenmukaisesti – ei välttämättä ole mutkatonta, kuten monet
 heistä tunnustivat. He kuitenkin pyrkivät elämään muutosta todeksi. Toisaalta nuoret
 ilmastoaktivistit myös muistuttavat, että järjestelmätason muutosten suunnitteleminen
 ja tekeminen on päättäjien tehtävä, jossa he toivon mukaan nojaisivat parhaaseen tarjolla
 olevaan asiantuntijuuteen.

Surf-matkaajien vaatimus järjestelmätason muutoksesta johtaa osin siihen, että yk-
 silötasolla niin sanotusti vastuullisia kuluttajavalintoja ei olla aina halukkaita tekemään.
 Monet esittävätkin kysymyksen, että miksi omaa elämäntapaa pitäisi niukentaa samaan
 aikaan, kun poliittiset instituutiot eivät tee riittävästi järjestelmätason ongelmille, kuten
 lentopäästöille tai energiantuotannon rakenteelle (ks. myös Schubert, Sohre & Ströbel
 2020) – artikkelin II asetelmassa tämä tiivistyy siihen, että öljyä ei pääse ”pakoon”.
 Tutkimuskielelle käännettäessä keskeinen viesti siis on, että ilmastotavoitteiden ja
 -politiikan välillä ammottava ”toimeenpanokuilu” (“implementation gap”, Banister
 & Hickman 2013; Gössling & Scott 2018) olisi ylitettävä. Surffaajien järjestelmäkri-
 tiikki saa toisaalta myös käytännöllisen ja omiin elämäntapavalintoihin kytkeytyvän
 muodon: työn, tuottavuuden ja tehokkuuden eetosta kritisoidaan elämällä nuoruutta

ja (varhais)aikuisuutta totutusta poikkeavin tavoin, asettumalla vastahankaan (tiettyjä) normeja kohtaan. Surf-elämäntavan elämishakuisuus priorisoituu perinteisten statukseen ja työhön liittyvien tavoitteiden edelle, ja surf-matkaajat ikään kuin elävät todeksi implisiittistä kapitalismikritiikkiään hyppäämällä oravanpyörästä elämysten perässä ja luonnonvoimien äärelle. Vaikka heidän luontosuhteensa ei ole aukoton ja ristiriidaton (ks. myös Hill & Abbott 2009; Borne 2018; Evers 2019; Mach & Ponting 2021), surffauksessa keskeistä on kokemuksellinen ja kehollinen suhde veteen ja sen voimiin. Se puolestaan auttaa tiedostamaan ympäristön tilaan liittyviä ongelmia ja voi toimia sytykkeenä vaihtoehtojen etsimiselle ja pohdinnalle.

Lisäksi on muistettava, että viime vuosikymmeninä nuorten liikkuvuutta ja kansainvälisyyttä on monin tavoin institutionaalisesti tuettu (esim. Nikunen 2013), ja myös matkustamisesta vähintään eräänlaisena nuoruuden siirtymäriittinä tai siirtymävaiheen toimintana on tullut lähestulkoon normi (esim. Lucezka 2016). Ja vaikka viime vuosien post-IPCC 2018 -keskusteluissa ja korona-ajassa on – ainakin tutkijoiden suunnalta (esim. Sharples 2020) – painotettu, että matkailun tulisi muuttua kestävämmäksi, ovat todelliset poliittiset toimet tämän suhteen jääneet laihoiksi. Ilmasto-oikeudenmukaisuuden näkökulmasta voidaan katsoa, että nuorilla on oikeus kestävään tulevaisuuteen, ja se sisältää myös oikeuden kestävään liikkuvuuteen (Jourdan & Wertin 2020). Ja jos esimerkiksi koronakriisin aikana lentomatkausten päästöjen hillitsemiseksi ei ole juurikaan tehty kunnianhimoisia toimia, on vaikea tuomita liikkuvuuteen kasvaneita nuoria, jos he eivät halua ottaa ongelmanratkaisua kontolleen kuluttajuuden muodossa. Vaikka kuluttajavalintoja voi arvostella paikoin ristiriitaisiksi, ristiriitaisia ovat myös yhteiskunnalliset signaalit ajassa, jossa esimerkiksi ulkomaanlentoja myydään alle 10 eurolla (HS/Varpula 2021). Tai kuten artikkelissa II siteerattu surf-matkaaja totesi: ”turvesoiden polttamisen ja liuskeöljyjen jälkeen onko sillä yhtään mitään väliä lennätkö sä vai et”, siis toisin sanoen ”minkä takia olla hyvänä pahassa maailmassa?” Tämä ei tarkoita sitä, etteikö moraalisesti ajateltuna lentämisestä pidättäytyminen saattaisi olla “the right thing to do” (Büchs 2017, 244) – myös monien sellaisten mielestä, jotka silti lentävät – mutta siitä huolimatta lentäminen on monella tapaa looginen teko tämänhetkessä liikkuvuuden ja matkailun käytännöllisessä ja diskursiivisessa avaruudessa.

Järjestelmätason kritiikki onkin niin liikkuvuuden kuin ylipäätään ilmastokriisin kontekstissa täysin perusteltavissa. Tämän väitöskirjan artikkelit ja aiempi tutkimuskirjallisuus (esim. Büchs 2017; Schubert, Sohre & Ströbel 2020; Gössling, Cohen, Higham, Peeters & Eijgelaar 2018) todistavat, että yksilötason valinnoilla ei ekologisesti kestävämpiä yhteiskunnallisia rakenteita, ainakaan liikkuvuuden kohdalla, helpolla pääse ”pakoon”. Toisin sanoen sekä ilmaston suojeleminen nimissä aktiivisesti poliittista kansalaisuuttaan harjoittavat nuoret että elämishakuisesti elämäntapaliikkuvat nuoret ja nuoret aikuiset päätyvät siis hyvin yksimielisesti samaan tulemaan: yhteiskuntamme ja kulttuurimme on kokonaisuudessaan muututtava. Vaaditaan *top-down* -muutoksia (Trott 2021) eli politiikkatoimia, jotka muuttaisivat (liikkuvuuden) yhteiskunnallisia

rakenteita. Mutta kaiken takana on kuitenkin näkymä *bottom-up* -muutoksesta eli kulttuurisesta muutoksesta, jota ilmastoaktivistit ja surffajaajat pyrkivät itse elämään todeksi ja artikuloimaan. Varsin kiinnostavaa onkin, että lähtökohtaisista eroista huolimatta tutkimuskohteiden näkymät muutoksesta ovat sisällöllisesti samankaltaisia – toivotaan siis hidastamista ja kohtuullistamista.

Tutkimusongelmaa käsittelevässä luvussa totesin, että eräänlaisena metatason pyrkimyksenäni on ollut selvittää, onko tutkimuskohteitteni liikkuvuuden käytän-teissä ja niiden takaa löytyvissä arvoissa mahdollisesti jotain sellaista, joka voisi toimia käyttövoimana liikkuvuuden ja matkailun saattamisessa kestävämmälle, ilmastoystävällisemmälle pohjalle. Toisaalta liikkuvuustutkimuksen (mobilities) ydinajatuksen mukaisesti olen katsonut, että liikkuvuutta koskevat muutokset ovat samalla laajemmin yhteiskunnallisia muutoksia. Voisivatko hidastamisen ja kohtuullistamisen ideaalit siis koskea yhtäaikaisesti niin liikkuvuutta kuin laajemmin yhteiskuntaa? Väittäisin, että kyllä. Tämä tiivistyy artikkelin III osion “Everyday utopia of slow travel?” alla: jos hylkäämme jatkuvan kasvun ideaalin ja käytämme vähemmän aikaa ekologisesti tuhoisaan työntekoon, meillä on enemmän aikaa mielekkäälle sosiaaliselle kanssakäymiselle ja myös matkustamiselle. Sen myötä pystyisimme matkustamaan hitaammin, esimerkiksi maata pitkin tai purjehtien. Lisäksi kohtuullistamisen ideaalin myötä voisimme pystyä arvostamaan paremmin sitä, mikä meillä jo on, kuten arvokkaita ihmissuhteita sen sijaan, että ”parempi elämä” olisi aina hektisesti suoritetun pikaloman päässä. Liikkuvuuden muutos voi siis olla myös laajemmin yhteiskunnallinen ja kulttuurinen muutos (ks. myös Sheller 2018; Mostafanezhad 2020).

”Nuoret uudistavat yhteiskuntaa” -lausahdus on lähestulkoon klisee, mutta se pitää myös paikkansa. Millä tavoin tämä uudistaminen tapahtuu? Nuoret ovat usein aktiivisia muutoksentekejiä, ja tästä hyvä esimerkki ovat tämän päivän nuoret ilmastoaktivistit. Heidän toimintansa tähtää eksplisiittisesti maailman muutokseen, ja myös heidän arkipäivän toiminnassaan on usein utooppisia sävyjä. Maata pitkin matkustaminen liikkumisen käytänteenä on tästä havainnollinen esimerkki. Mutta nuoret muuttavat maailmaa myös elämällä toisin – harvoin tyystin eri tavalla kuin vanhempansa, mutta kuitenkin muokaten, soveltaen ja haastaen oppimaansa (Häkkinen ym. 2013). Näin eletystä elämästä voi kuin itsestään muodostua kriittinen, utooppisia piirteitä saava tapa elää. Surf-matkaajien elämäntapa, jossa elämykset korostuvat statuksen tavoittelun kustannuksella, on hiljaista kapitalismikritiikkiä. Se ei käännä maailmalle selkäänsä tai eristäydy yhteiskunnasta vaan pikemminkin ottaa maailman tarjoamat mahdollisuudet ja käyttää niitä sellaisin tavoin, joita nuorilta ja nuorilta aikuisilta ei aina odoteta.

Keskeisiä tutkimustuloksia tiivistäessä huomio kiinnittyy myös utopioiden luonteeseen. Utopioiden luonteella tarkoitan sitä, että niiden tarkoituksellisuuden tai eksplisiittisen yhteiskuntakritiikin taso vaihtelee. Tässä tutkimuksessa tutkitut sosiaaliset maailmat eivät muodosta varsinaisia intentionaalisia utopioita, jollaisiksi esimerkiksi utooppiset kokeiluyhteisöt mielletään (“intentional communities”, esim. Sargisson 2009), mutta

niillä on kuitenkin eriasteisia intentionaalisia painotuksia. Ilmastoaktivistien maata pitkin matkustamisen käytänte – tai eräänlainen ”junautopia” – on poliittinen ja politisoiva, yhteisöllisesti jaettu ja tietyn arvopohjan ehdoilla rakentuva. Surf-matkaajien elämäntapa on utooppinen jo siinä mielessä, että se on monille eräänlainen henkilökohtaisen vapauden utopia, jota eletään todeksi pitkälti elämysrationaalisista lähtökohdista. Mutta siihen sisältyy myös tietoisuus siitä, että tehdään eri tavalla kuin mihin normi kannustaa; siten se on myös jollain tasolla intentionaalista. Utopian tai arkipäiväisen utopian (Cooper 2014) ydin ei ole siinä, että itse pystyy juuri tässä ja nyt tekemään kaiken täydellisesti (tai utooppisesti) – vaikkapa muuttamalla kulutuskäyttäytymistään ja pidättäytymällä kaikista ekologisesti haitallisista tavoista – vaan siinä, että toiminnassa ja kuvittelussa on yhteiskunnallista muutospotentiaalia omaavaa voimaa.

Kun tässä tutkimuksessa käsiteltyjä käytänteitä arvoineen lähestytään utopioina, huomataan utopioiden arkinen ja todellisuuteen kiinnittynyt piirre. Utopiat mielletään usein haavemaailmoiksi tai haihatteluiksi, jotka voivat olla jopa vahingollisia tai vähintäänkin epärealistisia. Tämä tutkimus sen sijaan asettuu sille kannalle, että utopioita voidaan elää todeksi jo nyt – eikä sen tarvitse tapahtua täydellistymisen tai yhteiskunnasta erkaantumisen kautta. Voidaan siis puhua arkipäivän utopioista (ks. myös Cooper 2014; Sliwinski 2016) tai utooppisesta, yhteiskunnallisesta kuvittelusta (Sargent 1994; Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020). Nuorten tulevaisuuskertomuksia tutkineet Elina Särkelä ja Juha Suoranta (2016) ovat todenneet, että meneillään olevat ja tulevaisuudessa mahdollisesti pahenevat kriisit näkyvät vahvasti nuorten pohdinnoissa. Siitä huolimatta nuoret näkevät omassa sukupolvessaan kipinän toivosta: aiempaa yhteisöllisemmän ja toisia ihmisiä sekä luontoa kunnioittavan joukon ihmisiä (mt.). Toivo nousee siis tavallaan heistä itsestään – vastaavasti nuoret ilmastoaktivistit voivat saada toivoa siitä, ”mitä he näkevät ympärillään” (Piispa, Kiilakoski & Ojajarvi 2021, 23), ja toisaalta monet surffaajat uskovat, että nuoret sukupolvet suhtautuvat suopeammin tapoihin elää totutusta poiketen (ks. artikkeli I).

Lisäksi haluan nostaa esille sen, että tässä analysoidut utooppiset elämisen muodot eivät ole jotain tyystin uutta, vaikka ne totutun elämänmenon haastaisivatkin. Pikemminkin ne kaivelevat utopioiden arkeologian hengessä tapoja, arvoja ja välineitä, joilla on yhä arvoa mutta jotka suhtautuvat kriittisesti aikamme kiihkeään kapitalismiin. Konkreettisesti tällaisia ovat purjevene ja juna, joista jälkimmäinen saa luotijunaverkostounelmien kohdalla myös futuristisia sävyjä. Junassa jopa nostalgis-romanttiset nautinnon näkymät ja uuden teknologian visiot kohtaavat. Juna on eräänlainen poiminta modernista, teollistumisen ajan veturin elvyttämistä ja ekologista uusiokäyttöä. Abstraktimmalla tasolla hidastaminen ja kohtuus edustavat jotain sellaista, jonka arvon monet varmaankin allekirjoittavat, mutta joka tahtoo jatkuvasti jäädä vauhdin ja suorittamisen jalkoihin (ks. myös Värri 2018, 133–143). Utooppinen arkkujen kaivelu voi kohdistua myös pitkät perinteet omaaviin arvoihin ja ajattelun traditioihin ja korostaa esimerkiksi kohtuuden merkitystä (ks. Aristoteles 1983; Hylland Eriksen 2016; Hirvilampi 2015).

Vaikka tutkimukseni kohteena on ollut kahden eri elämänalan eräänlaista avantgardea edustavia nuoria, voidaan sen havainnot verrata ja suhteuttaa myös löydöksiin, joita on tehty muissa nuoria koskevissa tutkimuksissa. Hitauden, kohtuuden, henkilökohtaisen vapauden, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden, luontosuhteen vaalimisen ja yhteisöllisyyden toiveet saavat vastakaikua esimerkiksi Katariina Heikkilän ja kumppanien (2017) nuorten tulevaisuuskuvia kartoittaneesta tutkimuksesta. Vastaavasti Särkelä ja Suoranta (2016) havaitsivat nuorten utopioiden piirteiksi muun muassa tasa-arvon, yhteisöllisyyden, yhdenvertaisuuden, rauhan, demokratian, ilmastonmuutoksen ratkaisemisen ja kestävät elämäntavat. Samankaltaisuuksia on havaittu myös lukuisissa ”eko-utooppisissa” (”ecotopian”) hahmotelmissa (Barnhill 2011; ks. myös Cooper 2014; Husso 2017). Arto O. Salosen ja Jyrki Konkan (2017) mukaan nuorille hyvinvointi ei merkitse niinkään materiaalista yltäkylläisyyttä, vaan sen sijaan toiveet kohdistuvat enemmänkin elämän kulttuuriseen rikkauteen ja ekologiseen kestävyYTEEN. Tuula Helne ja Tuuli Hirvilammi (2021) ovat puolestaan havainneet, että nuorten käsityksissä hyvinvoinnista erottuvat muun muassa toive kohtuullisesta toimeentulosta, elämän merkityksellisyydestä sekä vahvasta luontoyhteydestä. Tällöin kestävämmän eivät näyttäyty nuorten toiveet vaan ympäröivä yhteiskunta, Helne ja Hirvilammi huomauttavat.

Kuten artikkelin I loppupuolella eritellään, nuorten keskuudessa surf-matkailun kaltaiset tavat elää elämää edellisten sukupolvien tavoista poiketen ovat yhä useammin hyväksytyjä ja niihin suhtaudutaan suopeudella, mielenkiinnolla ja intohimollakin. Vaikka kaikki nuoret eivät olisi valmiita esimerkiksi lykkäämään koulutus- ja uratavoitteitaan (ks. esim. Oinonen 2018) tai omistautumaan yhteiskunnalliselle aktivismille, he näkevät vertaistensa ja ikätovereidensa elävän vaihtoehtoisiksi miellettävin tavoin – tai ehkä enää ei voikaan puhua vaihtoehtoisuudesta vaan elämäntapojen monenkirjaisuudesta, jossa valtavirtaa ja vaihtoehtoisuutta ei voi totutuin tavoin tai ulkoapäin helposti määrittää.

Niin tässä väitöskirjassa kuin aiemmassa tutkimuksessa havaituilla nuorten arvostuksilla on yhtymäkohtia myös pohjoismaisen hyvinvointivaltion ideaaleihin (ks. esim. Kuusi 1982; Allardt 1975; Hirvilammi 2015). Mutta kumpaan suuntaan selitys kulkee – näkyvätkö hyvinvointivaltion arvot sen kasvattien puheissa, vai haluavatko tämän päivän nuoret elvyttää ja ”ekologistaa” kolhiutunutta hyvinvointivaltiota? Vai kulkeeko selitys sittenkin molempiin suuntiin? Todennäköisesti kyllä. Tutkitut surfmatkajat tai ilmastoaktivistit eivät niinkään pyri irtaantumaa yhteiskunnasta edes omalla henkilökohtaisella tasolla vaan ikään kuin elämään sitä hidastamisen ideaalien mukaisesti. Tässäkin voi näkyä hyvinvointivaltion perintö: siihen sitoudutaan osittain, mutta sitä halutaan muuttaa. Hyvinvointivaltio on ollut hyvä kasvupaikka, jota monessa suhteessa arvostetaan, mutta se kaipaapäivittämistä (ks. myös Laihiala ym. 2017; Helne & Hirvilammi 2021). Samalla laajemmat yhteiskunnan uudistamista ja järjestelmätason muutosta vaativat näkemykset erottuvat painokkaina, eikä syyllisyystaakkaa suostuta ottamaan vain yksilön kannettavaksi.

Tutkimuksessani havaitut irtiotot ja tavat tehdä asioita eri tavalla eivät ole jotain tyystin uutta, ennennäkemätöntä ja käsittämätöntä. Tavoitteena ei ole paluu menneisyyteen (ks. myös Husso 2017), vaan pikemminkin nuorten ”tuore kosketus” (Salasuo & Ojajärvi 2013, 153) yhteiskuntaan ammentaa nykyisyyden ja tulevaisuuden mahdollisuuksien lisäksi myös menneisyyden hyveistä – tietoisesti tai tietämättään – soveltaen niitä siihen todellisuuteen, joka nuoria tällä hetkellä ympäröi. Jos pidämme mielessä Ruth Levitasin (2013; ks. myös Eskelinen, Lakkala & Laakso 2020) esittämän kolmijaon utopioiden arkeologiaan, ontologiaan ja arkkitehtuuriin, voidaan ajatella, että arkeologisesta näkökulmasta katsottuna niin surf-matkaajien kuin ilmastoaktivistien käytänteissä ja arvoissa on paljon sellaista, joka on ”vanhaa ja lainattua”. Mutta tämä historian työkalupakin kaiveleminen ei tietenkään ole ihme, emmekä voi edellyttää ketään keksimään jotain täysin uutta ja ennennäkemätöntä silloinkaan, kun tavoitteena on eksplisiittisesti yhteiskunnan uudistaminen (ks. myös Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021). Myös Davina Cooper (2014, 223) muistuttaa, että joskus juuri menneisyyden tavat ja arvot ovat niitä, jotka on syytä elvyttää.

Yhtä kaikki surf-matkaajat tai ilmastoaktivistit eivät hahmottele selkeää tiekarttaa parempaan tulevaisuuteen. Ensin mainittujen kohdalla sellaista ei ollut aineistosta odotettavissakaan, mutta myös jälkimmäisten kohdalla tulevaisuuskuvia määrittä pikemminkin avoimuus ja prosessimaisuus, jotka noudattelevat tiettyjä sosio-ekologisia (oikeudenmukaisuuden ja kohtuuden) reunaehtoja. Utopian arkkitehtuuri on tässä suhteessa vapaalle demokratiakansalaisuudelle ja inhimilliselle todellisuudelle uskollista: moniäänistä ja kaoottista.

Mutta ovatko kohtuus ja hidastaminen nostalgiaa ja haikailua kuviteltuun menneeseen, vai voisiko niissä olla jotain uutta? Vaikka kohtuuden ideaalilla on pitkä historia, tehokkuuden ja kasvun tavoittelu on jyllännyt vähintään teollisesta vallankumouksesta saakka. Kohtuus ja hidastaminen eivät ole olleet ainakaan nykyaikaisten länsimaisten yhteiskuntien ohjaavia hyveitä. Joten rohkenen väittää, että kun utopian arkeologisissa kaivauksissa esiin nostetaan kohtuus ja hidastaminen, niiden varaan rakentuva yhteiskunnallinen arkkitehtuuri tuottaa myös jotain uutta, radikaaliakin. Ehkä se on myös jotain sellaista, jossa on aikaa tehdä matkat junalla tai purjeveneellä. Kohtuuden ja hidastamisen ideaalien varaan rakentuvalla kulttuurilla saattaisi olla myös nykymenoa parempia mahdollisuuksia onnistua ilmastokriisin hillinnässä.

Lopuksi haluan muistuttaa, että tässä tutkimuksessa käsiteltyjä utooppisia käytänteitä, unelmia ja ihanteita ei tarvitse lähestyä vain nuoruuden näkökulmasta. Tutkitut ilmastoaktivistit ovat toki nuoria, ja heidän liikehdintänsä on leimallisesti uuden aktivistisukupolven liikehdintää (Piispa, Kiilakoski & Ojajärvi 2021; Wahlström ym. 2019), mutta heidän aktivisminsa ja kansalaistoimintansa eivät palaudu heidän nuoruuteensa, eivätkä ole nuorisokulttuurisia siten kuin sana perinteisesti ymmärretään. Ne kommunikoivat ylisukupolisesti ja osallistuvat yhteiskunnalliseen keskusteluun ja muutokseen käyttäen tieteen ja julkisen ilmastokeskustelun sanastoa sujuvasti (ks.

myös Piispa, Ojajärvi & Kiilakoski 2020). Tutkitut surf-matkaajat ovat puolestaan iän suhteen keskimäärin pikemminkin nuoruuden ylärajalla tai jo perinteisesti ajateltuna aikuisuuden puolella vaikka ovatkin leimallisesti nuorisokulttuurisen lajin (Wheaton 2004; Ojala & Ikonen 2014) harrastajia ja luovat uudenlaista käsitystä siitä, miten aikuisuutta voi elää. Molemmat tutkitut ryhmät siis ovat ikään kuin nuoruuden ja aikuisuuden saranakohdassa. Yhtäältä he kantavat tiettyjä nuoruudelle leimallisia ajattelun- ja toimintatapoja mutta toisaalta myös kiinnittyvät aikuisuuteen ja muuttavat sitä. Esimerkiksi nuorten ilmastoaktivistien kohdalla voidaan huomata, että he haastavat aikuisia täysimittaisina kansalaisina ja nostavat rimaa korkealle siinä suhteessa, miten ilmastosta tulisi puhua ja miten tieteen varoituksiin ilmastokriisistä tulisi suhtautua. Keskeistä on, että jo nuorina he ottavat roolin aloitteentekijöinä eivätkä vain tyydy olemaan toimenpiteiden kohteita – tämä voi olla yksi tämän päivän ilmastoliikkeen keskeisistä ja kauaskantoisimmista merkityksistä (Trott 2021).

Tässä väitöskirjassa tutkitut käytänteet, toimintatavat, arvot ja utopiat ovat siis erällä tapaa nuoruuden ja aikuisuuden rajalla ammentaen edellisestä ja vaikuttaen jälkimmäiseen. Näin nuoruuden tuore ja ennakkoluulotonkin tapa kohdata yhteiskunta tuottaa konkreettista muutosta. Uskon, että lasten, nuorten ja nuorten aikuisten elämismaailmat ovat täynnä tutkitunkaltaisia uusia avauksia, kokeiluita ja uhmakkaita käytänteitä, joita myös utopioiksi tai utooppisiksi tekemisen ja ajattelun tavoiksi voisi kutsua. Samaan aikaan ne ovat täynnä ristiriitoja, sovittelua, katkoksia ja jatkuvuutta – aivan kuten tässä väitöskirjassa tutkituilla, joiden utooppiset näkymät ovat väistämättä myös kytköksissä nykyisyyteen ja sen epätäydellisyyksiin. Kun notkea moderni törmää ilmastokriisiin – matkustamisen ja liikkuvuuden kriisiytyminen on siitä havainnollinen esimerkki – myös nuorten liikkuvuus ja siihen liittyvät elämäntavat, käytänteet ja arvot saapuvat risteyskohtaan, jossa syntyy väistämättä myös jotain uutta. Samalla nuoret voivat nostaa näkyville myös sellaisia ihanteita ja arvoja, joilla on pitkä historia mutta jotka aikuisyhteiskunnalta ovat päässeet unohtumaan. Tässä tutkimuksessa on todettu etenkin hidastamisen ja kohtuullisuuden merkitys. Kun yhteiskuntamme etsivät suuntaansa koronakriisin jäljiltä ja ilmastokriisin konkretisoituessa, nuorten näkemyksiä paremmasta tulevaisuudesta ei tule sivuuttaa haihatteluna. Päinvastoin niissä saattaa hyvinkin piillä ituja siihen, millainen on tämän vuosisadan eko-sosiaalisesti kestävä maailma.

Lähteet

- Aaltola, Elisa (2015) Wilderness Experiences as Ethics: From Elevation to Attentiveness. *Ethics, Policy & Environment* 18 (3), 283–300.
- Aaltonen, Sanna & Päivi Berg (2014) Oli kesä, oli loma. Nuorten kesäloma tutkimuksen katvealueena. *Yhteiskuntapolitiikka* 79 (4), 450–454.
- Acharya, Malasree Neepa (2016) Cosmopolitanism. Teoksessa Noel B. Salazar & Kiran Jayaram (toim.) *Keywords of Mobility. Critical Engagements*. New York: Berghahn, 33–54.
- Adey, Peter (2016) Emergency mobilities. *Mobilities* 11 (1), 32–48.
- Adey, Peter & Hannam, Kevin & Sheller, Mimi & Tyfield, David (2021) Pandemic (Im)mobilities. *Mobilities* 16 (1), 1–19.
- Albrecht, Eerika & Leppäkoski, Elina & Vaara, Elina & Meriläinen, Niina & Viljanen, Jukka (2021) Nuorten osallistuminen ilmastolain valmisteluun. *Nuorisotutkimus* 39 (2), 27–45.
- Allardt, Erik (1975) *Att ha, att älska, att vara: om välfärd i Norden*. Lund: Argos.
- Amit, Vered & Barber, Pauline G. (2015) Mobility and Cosmopolitanism. Complicating the Interaction Between Aspiration and Practice. *Identities* 22 (5), 543–550.
- Anderson, Jon (2014) Surfing Between the Local and the Global: Identifying Spatial Divisions in Surfing Practice. *Transactions of the Institute of British Geographers* 39 (2), 237–249.
- Anderson, Jon (2016) On trend and on the wave: carving cultural identity through active surf dress. *Annals of Leisure Research* 19 (2), 212–234.
- Anderson, Jon (2017) Surfing. A ritual with consequences. Teoksessa Gregory Borne & Jess Ponting (toim.) *Sustainable surfing*. London: Routledge, 176–201.
- Anderson, Kevin & Broderick, John F. & Stoddard, Isak (2020) A factor of two: how the mitigation plans of ‘climate progressive’ nations fall far short of Paris-compliant pathways. *Climate Policy* 20 (10), 1290–1304.
- Antimova, Ralitsa & Nawijn, Jeroen & Peeters, Paul (2012) The awareness/attitude-gap in sustainable tourism: a theoretical perspective. *Tourism review* 67 (3), 7–16.
- Anttila, Anu-Hanna (2011) Joutenolo ja ei-minkään tekeminen toimintana. *Yhteiskuntapolitiikka* 76 (6), 620–632.
- Arias-Maldonado, Manuel (2020) Blooming landscapes? The paradox of utopian thinking in the Anthropocene. *Environmental Politics* 29 (6), 1024–1041.
- Aristoteles (1983) *Nikomakhoksen etiikka*. Helsinki: Gaudeamus.
- Armila, Päivi & Hartikainen, Esko & Halonen, Terhi (2016) Hylkysyrjän evakuoitu nuoruus? Teoksessa Päivi Armila & Terhi Halonen & Mari Käyhkö (toim.) *Reunamerkintöjä Hylkysyrjästä. Nuorten elämänraameja ja tulevaisuudenkuvia harvaanasutulla maaseudulla*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 178. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 135–137.
- Ateljevic, Irena (2020) Transforming the (tourism) world for good and (re)generating the potential ‘new normal’. *Tourism Geographies* 22 (3), 467–475.

- Atkinson, Robert (2002) The Life Story Interview. Teoksessa Jaber F. Gubrium & James A. Holstein (toim.) *Handbook of interview research. Context & Method*. London: Sage, 121–140.
- Aula, Inkeri (2020) Quilombist utopias: an ethnographic reflection. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 57–77.
- Banister, David & Hickman, Robin (2013) Transport futures: Thinking the unthinkable. *Transport Policy* 29 (C) 283–293.
- Barnhill, David Landis (2011) Conceiving Ecotopia. *Journal for the Study of Religion, Nature and Culture* 5 (2), 126–144.
- Barr, Stewart & Shaw, Gareth & Coles, Tim & Prillwitz, Jan (2010) “A holiday is a holiday”: Practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography* 18 (3), 474–481.
- Bauman, Zygmunt (1998) *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Zygmunt (2000) *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Zygmunt (2002) *Notkea moderni*. Tampere: Vastapaino.
- Becken, Susanne & Friedl, Harald & Stantic, Bela & Connolly, Rod M. & Chen, Jinyan (2021) Climate crisis and flying: Social media analysis traces the rise of “flightshame”. *Journal of Sustainable Tourism* 29 (9), 1450–1469.
- Berlin, Isaiah (2002[1969]) *Liberty*. Oxford: Oxford University Press.
- Bertaux, Daniel & Thompson, Paul (1997) *Pathways to Social Class: A Qualitative Approach to Social Mobility*. Oxford: Clarendon Press.
- BIOS (2020) Koronakriisin taloudellinen hallinta. *BIOS-tutkimusyksikön blogi* 6.4.2020. <https://bios.fi/koronakriisin-taloudellinen-hallinta/> (Haettu 6.10.2021.)
- Bloch, Ernst (1986) *The Principle of Hope*. Oxford: Basil Blackwell.
- Blühdorn, Ingolfur & Deflorian, Michael (2021) Politicisation beyond post-politics: new social activism and the reconfiguration of political discourse. *Social Movement Studies* 20 (3) 259–275.
- Bond, Sophie & Thomas, Amanda & Diprose, Gradon (2020) Making and unmaking political subjectivities: climate justice, activism, and care. *Transactions of the Institute of British Geographers* 45 (4), 750–762.
- Booth, Douglas (1996) Surfing films and videos: adolescent fun, alternative lifestyle, adventure industry. *Journal of Sport History* 23 (3), 313–327.
- Borden, Iain (2001) *Skateboarding, space and the city: Architecture and the body*. Oxford: Berg.
- Borne, Gregory (2018) *Surfing and Sustainability*. London: Routledge.
- Bourdieu, Pierre (1984) *Distinction: a social critique of the judgement of taste*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Bourdieu, Pierre (1986) The Forms of Capital. Teoksessa John G. Richardsson (toim.) *Handbook of theory and research for the sociology of education*. New York: Greenwood press, 241–258.

- Bowman, Benjamin (2019) Imagining Future Worlds Alongside Young Climate Activists: A New Framework for Research. *Fennia* 197 (2), 295–305.
- Britton, Easley & Foley, Ronan (2020) Sensing Water: Uncovering Health and Well-Being in the Sea and Surf. *Journal of Sport and Social Issues* 45 (1), 60–87.
- Brouder, Patrick & Teoh, Simon & Salazar, Noel B. & Mostafanezhad, Mary & Pung, Jessica Mei & Lapointe, Dominic & Higgins Desbiolles, Freya & Haywood, Michael & Hall, C. Michael & Balslev Clausen, Helene (2020) Reflections and discussions: tourism matters in the new normal post COVID-19. *Tourism Geographies* 22 (3), 735–746.
- Brulle, Robert J & Norgaard, Kari Marie (2019) Avoiding cultural trauma: climate change and social inertia. *Environmental Politics* 28 (5), 886–908.
- Büchs, Milena (2017) The role of values for voluntary reductions of holiday air travel. *Journal of Sustainable Tourism* 25 (2), 234–250.
- Cairns, David (2014) *Youth Transitions, International Student Mobility and Spatial Reflexivity. Being Mobile?* Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Callenbach, Ernest (2004[1975]) *Ecotopia*. Berkeley: Heyday books.
- Ceballos, Gerardo & Ehrlich, Paul R. & Dirzo, Rodolfo (2017) Biological annihilation via the ongoing sixth mass extinction signaled by vertebrate population losses and declines. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of the America* 114 (30), E6089–E6096.
- Cicchelli, Vincenzo (2013) How do people engage with globalisation? A cosmopolitan socialisation approach. Teoksessa Vittorio Cotesta & Vincenzo Cicchelli & Mariella Nocenzi (toim.) *Global Society, Cosmopolitanism and Human Rights*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing, 197–210.
- Clancy, Michael (2018) Introduction: The rise of slow in a fast world. Teoksessa Michael Clancy (toim.) *Slow Tourism, Food and Cities. Pace and Search for the “Good life”*. London: Routledge, 1–12.
- Cohen, Scott A. (2011) Lifestyle Travellers: Backpacking as a Way of Life. *Annals of Tourism Research* 38 (4), 1535–1555.
- Cohen, Scott A. & Cohen, Erik (2019) New directions in the sociology of tourism. *Current Issues in Tourism* 22 (2), 153–172.
- Cohen, Scott A. & Duncan, Tara & Thulemark, Maria (2015) Lifestyle Mobilities: The Crossroads of Travel, Leisure and Migration. *Mobilities* 10 (1), 155–172.
- Cohen, Stanley (1987) *Folk devils and moral panics*. Oxford: Basil Blackwell.
- Conradson, David & Latham, Alan (2005) Transnational Urbanism: Attending to Everyday Practices and Mobilities. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31 (2), 227–233.
- Cooper, Davina (2014) *Everyday Utopias. The Conceptual Life of Promising Spaces*. Durham & London: Duke University press.
- Cresswell, Tim (2006) *On the Move: Mobility in the Western World*. London: Routledge.
- Cresswell, Tim (2021) Valuing mobility in a post COVID-19 world. *Mobilities* 16 (1), 51–65.
- Cuzzocrea, Valentina (2020) A place for mobility in metaphors of youth transitions. *Journal*

- of *Youth Studies* 23 (1), 61–75.
- de Geus, Marius (2009) Utopian sustainability: Ecological utopianism. Teoksessa Liam Leonard & John Barry (toim.) *In The Transition to Sustainable Living and Practice* (Advances in Ecopolitics, Vol. 4). Bingley: Emerald Group Publishing, 77–100.
- de Moor, Joost & De Vydt, Michiel & Uba, Katrin & Wahlström, Mattias (2020) New kids on the block: taking stock of the recent cycle of climate activism. *Social Movement Studies* 20 (5), 619–625.
- della Porta, Donatella (2020) Conceptualising backlash movements: A (patch-worked) perspective from social movement studies. *The British Journal of Politics and International Relations*. DOI: 10.1177/1369148120947360.
- Dickinson, Janet E. & Lumsdon, Les M. & Robbins, Derek (2011) Slow travel: issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism* 19 (3), 281–300.
- Dimou, Eleni & Ilan, Jonathan (2018) Taking pleasure seriously: the political significance of subcultural practice. *Journal of Youth Studies* 21 (1), 1–18.
- Elder, Glen H. & Giele, Janet Z. (toim.) (2009) *The Craft of Life Course Research*. New York: The Guilford Press.
- Eriksen, Marcus & Lebreton, Laurent C.M. & Carson, Henry S. & Thiel, Martin & Moore, Charles J. & Borrero, Jose C. & Galgani, Francois & Ryan, Peter G. & Reisser, Julia (2014) Plastic Pollution in the World's Oceans: More than 5 Trillion Plastic Pieces Weighing over 250,000 Tons Afloat at Sea. *PLoS ONE* 9 (12): e111913.
- Eskelinen, Teppo (2019) *Demokratia utopiana & sen vastavoimat*. Tampere: Vastapaino.
- Eskelinen, Teppo & Lakkala, Keijo & Laakso, Maria (2020) Introduction: Utopias and Revival of Imagination. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 3–19.
- Eskelinen, Teppo & Lakkala, Keijo & Pyykkönen, Miikka (2020) The privatization and re-collectivization of hope. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 37–55.
- EUR-Lex (2004) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/38/EY. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02004L0038-20110616> (haettu 7.10.2021).
- Evers, Clifton W. (2019) Polluted Leisure. *Leisure Sciences* 41 (5), 423–440.
- Farrugia, David (2016) The mobility imperative for rural youth: the structural, symbolic and non-representational dimensions of rural youth mobilities. *Journal of Youth Studies* 19 (6), 836–851.
- Farrugia, David (2020) Class, place and mobility beyond the global city: stigmatisation and the cosmopolitanisation of the local. *Journal of Youth Studies* 23 (2), 237–251.
- Fendt, Laura Sophia & Wilson, Erica (2012) “I Just Push Through the Barriers Because I Live for Surfing”: How Women Negotiate Their Constraints to Surf Tourism. *Annals of Leisure Research* 15 (1), 4–18.
- Finnegan, William (2016) *Barbarian days. A surfing life*. London: Penguin books.

- Ford, Nick & Brown, David (2006) *Surfing and Social Theory: Experience, Embodiment and Narrative of the Dream Glide*. London: Routledge.
- Freudental-Pedersen, Malene (2018) Engaging with Sustainable Urban Mobilities in Western Europe: Urban Utopias seen through Cycling in Copenhagen. Teoksessa Setha Low (toim.) *The Routledge Handbook of Anthropology and the City*. Abingdon: Routledge, 240–253.
- Garam, Irma (2015) *Kansainvälinen liikkuvuus yliopistoissa ja ammattikorkeakouluissa 2014*. Tietoa ja tilastoja -raportti 2/2015. Helsinki: Kansainvälisen liikkuvuuden ja yhteistyön keskus CIMO.
- Germann Molz, Jennie (2018) “Travel too fast and you miss all you travel for”: Slower mobilities and the politics of pace. Teoksessa Michael Clancy (toim.) *Slow Tourism, Food and Cities. Pace and Search for the “Good life”*. London: Routledge, 15–32.
- Gibson, Chris (2021) Theorising tourism in crisis: Writing and relating in place. *Tourist Studies* 21 (1), 84–95.
- Gills, Barry (2020) Deep restoration: from the Great Implosion to the Great Awakening. *Globalizations* 17 (4), 577–579.
- Goodman, James (2018) Researching climate crisis and energy transitions: Some issues for ethnography. *Energy Research and Social Science* 45, 340–347.
- Goetz, André (1982) *Eläkään työttömyys! Kirjoituksia työstä, ekologiasta ja vapaudesta*. Helsinki: Kansan sivistystyön liitto.
- Gröndahl, Laura (2014) Lavastettua liikkumista. *Media & viestintä* 37 (1), 126–129.
- Guardian/Evelyn, Kenya (2020) Outrage at whites-only image as Ugandan climate activist cropped from photo. *The Guardian* 25.1.2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/jan/24/whites-only-photo-uganda-climate-activist-vanessa-nakate> (haettu 8.10.2021).
- Gössling, Stefan (2018) Tourism, tourist learning and sustainability: an exploratory discussion of complexities, problems and opportunities. *Journal of Sustainable Tourism* 26 (2), 292–306.
- Gössling, Stefan & Cohen, Scott A. & Hibbert, Julia F. (2018) Tourism as connectedness. *Current Issues in Tourism*, 21 (14), 1586–1600.
- Gössling, Stefan & Cohen, Scott A. & Higham, James & Peeters, Paul & Eijgelaar, Eke (2018) Desirable transport futures. *Transportation Research Part D* 61, 301–309.
- Gössling, Stefan & Humpe, Andreas (2020) The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change* 65.
- Gössling, Stefan & Nilsson, Jan Henrik (2010) Frequent flyer programmes and the reproduction of mobility. *Environment and Planning A* 42 (1) 241–252
- Gössling, Stefan & Peeters, Paul (2015) Assessing tourism’s global environmental impact 1900–2050. *Journal of Sustainable Tourism* 23 (5), 639–659.
- Gössling, Stefan & Scott, Daniel (2018) The decarbonisation impasse: global tourism leaders’ views on climate change mitigation. *Journal of Sustainable Tourism* 26 (12), 2071–2086.
- Gössling, Stefan & Scott, Daniel & Hall, C. Michael (2018) Global trends in length of stay:

- implications for destination management and climate change. *Journal of Sustainable Tourism* 26 (12), 2087–2101.
- Haikkola, Lotta (2012) *Monipaikkainen nuoruus. Toinen sukupolvi, transnationaalisuus ja identiteetit*. Väitöskirja, Helsingin Yliopisto, Sosiaalitieteiden laitos.
- Hakala, Emma & Lähde, Ville & Toivanen, Tero (2021) Luoko nuorten ilmasto- ja liikenne- uutta kansalaisuutta? Kansalaisuuden luonne ekologisen jälleenrakennuksen aikana. *Nuorisotutkimus* 39 (2), 87–91.
- Han, Heejin & Ahn, Sang Wuk (2020) Youth Mobilization to Stop Global Climate Change: Narratives and Impact. *Sustainability* 12 (10), 4127.
- Hannam, Kevin & Butler, Gareth & Paris, Cody Morris (2014) Developments and Key Issues in Tourism Mobilities. *Annals of Tourism Research* 44, 171–185.
- Hannam, Kevin & Sheller, Mimi & Urry, John (2006) Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities* 1 (1), 1–22.
- Hannonen, Olga (2020) In search of a digital nomad: defining the phenomenon. *Information technology & tourism* 22, 335–353.
- Harinen, Päivi & Rautopuro, Juhani & Itkonen, Hannu (2006) *Asfalttiprinssit. Tutkimus skeittareista*. Helsinki: Suomen Liikuntatieteellinen Seura.
- Harris, Anita & Baldassar, Loretta & Robertson, Shanthi (2020) Settling down in time and place? Changing intimacies in mobile young people’s migration and life courses. *Population, Space and Place* 26:e2357.
- Heikkilä, Katariina & Nevala, Tuulia & Ahokas, Ira & Hyttinen, Liisa & Ollila, Johanna (2017) *Nuorten tulevaisuuskuvat 2067. Näkökulma suomalaisen yhteiskunnan kehittämiseksi*. TUTU eJulkaisuja 6/2017. Turku: Turun yliopisto & Tulevaisuuden tutkimuskeskus.
- Heimonen, Heli (2012) *Kokemusten janoa, maailman avartamista ja perspektiiviä elämään. Oppiminen ja kehittyminen reissaajien matkakertomuksissa*. Tampereen yliopisto, kasvatustieteiden yksikkö, pro gradu -tutkielma.
- Helne, Tuula & Hirvilammi, Tuuli (2021) *Puristuksessa? Nuoret ja kestävä hyvinvoinnin ehdot*. Helsinki: Kela.
- Henry, Matthew S. & Bazilian, Morgan D. & Markuson, Chris (2020) Just transitions: Histories and futures in a post-COVID world. *Energy Research & Social Science* 68 (October 2020), 101668.
- Hietalahti, Jarno (2020) The significance of humor and laughter for utopian thought. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 115–132.
- Hill, Lauren & Abbott, J. Anthony (2009) Surfacing Tension: Toward a Political Ecological Critique of Surfing Representations. *Geography Compass* 3 (1), 275–296.
- Hiltunen, Mervi Johanna & Rehunen, Antti (2014) Second home mobility in Finland: Patterns, practices and relations of leisure oriented mobile lifestyle. *Fennia* 192 (1), 1–22.
- Hirvilammi, Tuuli (2015) *Kestävä hyvinvoinnin jäljillä. Ekologisten kysymysten integroiminen hyvinvointitutkimukseen*. Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 1356. Helsinki: Kela.

- Hjelm, Titus & Tikka, Minttu & Suurpää, Leena & Sumiala, Johanna (2014) Nuorten arkiset katupolitiikat mediakaupungissa. Avauksia kaupunkitilan rajojen etnografiseen tutkimiseen. *Media & viestintä* 37 (1), 48–61.
- Hoikkala, Tommi (1999) Suuret ikäluokat ja työ. Teoksessa Raimo Parikka (toim.) *Suomalaisen työn historia. Korvesta konttoriin*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 395–440.
- Hoikkala, Tommi & Suurpää, Leena (2005) Finnish Youth Cultural Research and Its Relevance to Youth Policy. *Young* 13 (3), 285–312.
- Holmberg, Arita & Alvinus, Aida (2020) Children’s protest in relation to the climate emergency: a qualitative study on a new form of resistance promoting political and social change. *Childhood* 27 (1), 78–92.
- Honkasalo, Veronika (2018) Etnografinen ote. Teoksessa Tomi Kiilakoski & Päivi Honkatukia (toim.) *Miten tutkia nuoria ja nuorisotyötä*. Tampere: Vastapaino & Nuorisotutkimusseura, 183–195.
- Honkasalo, Veronika & Kiilakoski, Tomi & Kivijärvi, Antti (2011) *Tutkijat ja nuorisotyö liikkeellä. Tarkastelussa kaupunkimaisen nuorisotyön kehittämishankkeet*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisu 114. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Hopkins, Debbie (2021) Crises and tourism mobilities. *Journal of Sustainable Tourism* 29 (9), 1423–1435.
- Hottola, Petri (1999) *The Intercultural Body: Western Woman, Culture Confusion and Control of Space in the South Asian Travel Scene*. Joensuu: Joensuun yliopisto, maantieteen laitos.
- Hough-Snee, Dexter Zavala & Eastman, Alexander Sotelo (2017) Introduction”. Teoksessa Dexter Zavala Hough-Snee & Alexander Sotelo Eastman (toim.) *The Critical Surf Studies Reader*. Durham: Duke University Press, 1–25.
- HS/Elonen, Piia (2019) Lentopäästöjen vähentämiseen on keinoja – miksi niitä ei oteta käyttöön? *Helsingin Sanomat* 14.2.2019. <https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006000567.html> (haettu 7.10.2021).
- HS/Pusa, Ari (2017) Roope Tonteri ei puhu mielellään olympialaisista, mutta ottaa kantaa niiden järjestämiseen: ”Kun aletaan laskea vain mitaleista, haluan olla muualla”. *Helsingin Sanomat* 21.11.2017. <https://www.hs.fi/paivanlehti/22112017/art-2000005458281.html> (haettu 7.10.2021).
- HS/Pystynen, Venla (2021) Vapaalla tyyllillä, hauskuus edellä. *Helsingin Sanomat* 11.4.2021. <https://www.hs.fi/sunnuntai/art-2000007910672.html> (haettu 8.10.2021).
- HS/Uusitorppa, Harri (2020) ”Koronakriisi mahdollistaa matkailun uudelleenajattelun”, sanoo professori Soile Veijola. *Helsingin Sanomat* 21.10.2020. <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000006675863.html> (haettu 6.4.2021).
- HS/Varpula, Salla (2021) Lentoyhtiöt myyvät jälleen polkuhintaisia lentoja Eurooppaan, ja halvat lennot jyräävät ”lentohäpeän” – ”Kun on 8 euron lento Barcelonaan, niin kyllä siihen tartutaan”. *Helsingin Sanomat* 3.6.2021. <https://www.hs.fi/talous/art-2000008016738.html> (haettu 8.10.2021).
- Huber, Matthew T. (2013) *Lifeblood. Oil, Freedom, and the Forces of Capital*. Minnesota:

- University of Minnesota Press.
- Humberstone, Barbara (2011) Embodiment and Social and Environmental Action in Nature-based Sport: Spiritual Spaces. *Leisure Studies* 30 (4), 495–512.
- Husso, Satu (2017) Kohtuullinen utopia. Eettisen itsen luominen kasvukriittisen yhteiskunnallisen liikkeen teksteissä. *Sociologia* 54 (2), 166–182.
- Hylland Eriksen, Thomas (2016) *Overheating: An Anthropology of Accelerated Change*. London: Pluto press.
- Hyry, Jaakko (2019) *Resurssiviisas kansalainen 2019*. Sitra & Kantar TNS. <https://www.sitra.fi/uutiset/suomalaiset-pitavat-kestavia-elamantapoja-tarkeina-nuoret-edellakavijoita-ilmastoteoissa/> (haettu 27.4.2021).
- Hyvärinen, Matti (1985) *Alussa oli liike. Tutkimus yhteiskunnallisten liikkeiden mahdollisuuksista*. Tampere: Vastapaino.
- Häkkinen, Antti & Salasuo, Mikko & Ojajärvi, Anni & Puuronen, Anne (2013) Johdanto. Teoksessa Antti Häkkinen & Anne Puuronen & Mikko Salasuo & Anni Ojajärvi: *Sosiaalinen albumi. Elämäntavat sukupolvien murroksissa*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 139. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 7–20.
- Häkkinen, Antti & Salasuo, Mikko (2017) Aika näyttää. Nuoret, hyvän elämän määrittelyt ja sukupolvien katkeilevat ketjut. Teoksessa Sami Myllyniemi (toim.) *Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö & Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusverkosto, 177–192.
- Hänninen, Riitta (2012) *Puuterilumen lumo: tutkimus lumilautailukulttuurista*. Studies in Humanities 191. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
- Iaquinto, Benjamin Lucca (2016) Strengths and weaknesses of using mixed methods to detect the sustainable practices of backpackers: a reflexive account. *Journal of Cleaner Production* 111, Part B 285–294.
- IPCC (2018) *Special Report. Global Warming of 1,5°*. <https://www.ipcc.ch/sr15/> (haettu 8.10.2021).
- IPCC (2021) *Climate Change 2021: The Physical Science Basis*. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge University Press. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/#FullReport> (haettu 11.2.2022).
- IS/Silvander, Lauri (2017) ”Olen todella vihainen!” – töiden tahallinen välttely sai kadulla aikaan voimakkaat reaktiot tavallisissa suomalaisissa. *Ilta-Sanomat* 16.10.2017. <https://www.is.fi/tyoelama/art-2000005410887.html> (haettu 7.10.2021).
- Jacobson, Lisa & Åkerman, Jonas & Giusti, Matteo & Bhowmik, Avit K. (2020) Tipping to Staying on the Ground: Internalized Knowledge of Climate Change Crucial for Transformed Air Travel Behavior. *Sustainability* 12 (5), 1994.
- Jayaram, Kiran (2016) Capital. Teoksessa Noel B. Salazar & Kiran Jayaram (toim.) *Keywords of Mobility. Critical Engagements*. New York: Berghahn, 13–32.
- Jensen, Martin T. & Scarles, Caroline & Cohen, Scott (2015) A multisensory phenomenology

- of interrail mobilities. *Annals of Tourism Research* 53, 61–76.
- Jensen, Tim (2019) *Ecologies of guilt in environmental rhetorics*. Switzerland: Palgrave Macmillan.
- Jourdan, Dawn & Wertin, Jani (2020) Intergenerational rights to a sustainable future: insights for climate justice and tourism. *Journal of Sustainable Tourism* 28 (8), 1245–1254.
- Jung, Jieun & Petkanic, Peter & Nan, Dongyan & Kim, Jang Hyun (2020) When a girl awakened the world: a user and social message analysis of Greta Thunberg. *Sustainability* 2020, 12, 2707.
- Juvonen, Tarja & Romakkaniemi, Marjo (2019) Between mobility and belonging: the meanings of locality among youth in Lapland in the transition to adulthood. *YOUNG* 27 (4), 321–335.
- Kannisto, Päivi (2016) Extreme mobilities. Challenging the concept of travel. *Annals of Tourism Research* 57, 220–233.
- Kansallinen liikuntatutkimus 2009–2010 (2010) SLU 6/2010. Helsinki: Suomen kuntoliikuntaliitto.
- Kari, Markus (2014) Liikkuvuustutkijat kokoontuivat Philadelphiaan. *Tekniikan Waiheita* 4/2014, 63–65.
- Kaukko, Mervi & Korkiamäki, Riikka & Kuusisto, Anna-Kaisa (2019) Normatiivisesta etiikasta elettyyn kohtaamiseen – tutkimuksellista hengailua yksin tulleiden maahanmuuttajanuorten kanssa. Teoksessa Niina Rutanen & Kaisa Vehkalahti (toim.) *Tutkimuseettisestä sääntelystä elettyyn kohtaamiseen. Lasten ja nuorten tutkimuksen etiikka II*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 218. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 86–102.
- Kettunen, Marika (2021) “We Need to Make Our Voices Heard”: Claiming Space for Young People’s Everyday Environmental Politics in Northern Finland. *Nordia Geographical Publications* 49 (5), 32–48.
- Kiilakoski, Tomi (2016) *I am Fire but my Environment is the Lighter*. Finnish Youth Research Society / Finnish Youth Research Network publications 179, Internet publications 98. Helsinki: Finnish Youth Research Society.
- Kiilakoski, Tomi & Honkatukia, Päivi (2018) Johdanto: Miten tutkia nuoria ja nuorisotyötä? Teoksessa Tomi Kiilakoski & Päivi Honkatukia (toim.) *Miten tutkia nuoria ja nuorisotyötä*. Tampere: Vastapaino & Nuorisotutkimusseura, 8–29.
- Kivijärvi, Antti & Peltola, Marja (toim.) (2016) *Lapset ja nuoret muuttoliikkeessä: Nuorten elinolot -vuosikirja 2016*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 185. Helsinki: Nuorisotutkimusseura & Terveiden ja hyvinvoinnin laitos & Valtion nuorisoiain neuvottelukunta.
- Koczanowicz, Leszek (2020) Toward a democratic Utopia of everydayness: microphysics of emancipation and somapower. *History of European Ideas* 46 (8), 1122–1133.
- Korhonen-Kurki, Kaisa & Hildén, Mikael & Kahiluoto, Helen & Forsius, Martin & Hukkinen, Janne & Mustalahti, Irmeli & Mäkipää, Raisa & Peltonen, Lasse & Peltoniemi, Mikko &

- Pihlanto, Anne & Setälä, Maija & Tapio, Petri & Temmes, Armi & Tokola, Nina (2020) *Tutkijoiden politiikkasuositus: Pandemian jälkihoidon tulee olla kestävän kehityksen mukaista*. Suomen Akatemia, Poliitikasuositukset. <https://www.aka.fi/strateginen-tutkimus/strateginen-tutkimus/tutkimusta-tiedon-kayttajalle/politiikkasuositukset/pandemian-jalkihoidon-tulee-olla-kestavan-kehityksen-mukaista2/> (haettu 17.9.2021).
- Korpela, Mari (2009) *More Vibes in India. Westerners in Search of a Better Life in Varanasi*. Acta Universitatis Tamperensis 1456. Tampere: Tampereen yliopisto.
- Korpela, Mari (2013) Ihmisiä liikkeessä. Intian boheemit elämäntapasiirtolaiset ja asioiden kansallinen järjestys. Teoksessa Mikko Lehtonen (toim.) *Liikkuva maailma*. Tampere: Vastapaino, 131–152.
- Korpela, Mari (2020) Searching for a countercultural life abroad: neo-nomadism, lifestyle mobility or bohemian lifestyle migration? *Journal of Ethnic and Migration Studies* 46 (15), 3352–3369.
- Kozinets, Robert (2015) *Netnography: Redefined*. London: SAGE.
- Kulovesi, Kati & Honkonen, Tuula & Ollikainen, Markku & Weaver, Sally & Seppälä, Jyri & Savolainen, Hannu & Sironen, Sanna & Soimakallio, Sampo & Järvelä, Marja & Turunen, Anni (2019) *Kohti ilmastokestävää maailmaa ja Suomea – päästöjen vähentämisen perspektiivit ja toimijat*. Policy Brief. Suomen Ilmastopaneeli.
- Kumar, Krishan (1991) *Utopianism*. London: Open university press.
- Kuusi, Pekka (1982) *Tämä ihmisen maailma*. Porvoo: WSOY.
- Kylmäkoski, Merja (2012) Nomadinen pätkätyö nuoruuden elämänpoliittisena valintana. *Nuorisotutkimus* 4/2012, 6–20.
- Kyyrä, Sanna (2008) *Inhoruokaa antituristeille. Semioottinen analyysi merkityksen tuotannosta Madventures-televisio-ohjelmassa*. Lapin yliopiston matkailun ja liiketoiminnan julkaisuja B 2. Rovaniemi: Lapin yliopisto.
- Laakso, Maria (2020) Social dreaming and uses of narrativity, tellability and experientiality in literary dystopia. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 78–96.
- Laderman, Scott (2017) *A World Apart: Pleasure, Rebellion and the Politics of Surf Tourism*. Teoksessa Dexter Zavala Hough-Snee & Alexander Sotelo Eastman (toim.) *The Critical Surf Studies Reader*. Durham: Duke University Press, 47–61.
- Laihiala, Tuomo & Kahma, Nina & Eskelinen, Niko & Ohisalo, Maria & Saari, Juho (2017) Onko hyvinvointivalttiolla tulevaisuutta? Nuorten mielipiteet ja hyvinvointivaltion muutos. Teoksessa Sami Myllyniemi (toim.) *Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö & Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusverkosto, 105–122.
- Laine, Sofia (2011) *Young Actors in Transnational Agoras*. Finnish Youth Research Network/ Finnish Youth Research Society, publications 121. Helsinki: Finnish Youth Research Society.
- Laine, Sofia & Myllylä, Martta (2019) Political chronotopes of youth engagement: Towards more inclusive and enabling environments. Teoksessa Elena Sánchez-Montijano & Jose

- Sánchez Garcia (toim.) *Youth at the Margins: Perspectives on Arab Mediterranean Youth*. Abingdon-on-Thames: Routledge.
- Lakkala, Keijo (2017) Utopiat yhteiskunnallisen mielikuvituksen metodologiana. *Futura* 36 (1), 14–21.
- Larsen, Svein & Øgaard, Torvald & Brun, Wibecke (2011) Backpackers and Mainstreamers. Realities and Myths. *Annals of Tourism Research* 38 (2), 690–707.
- Laukkanen, Tiia & Pekkarinen, Elina & Vilmilä, Fanny (2018) Nuorisotutkimuksen etiikka. Teoksessa Tomi Kiilakoski & Päivi Honkatukia (toim.) *Miten tutkia nuoria ja nuorisotyötä*. Tampere: Vastapaino & Nuorisotutkimusseura, 75–96.
- Lawler, Kristin (2017) Free ride: the food stamp surfer, American counterculture, and the refusal of work. Teoksessa Dexter Zavala Hough-Snee & Alexander Sotelo Eastman (toim.) *The Critical Surf Studies Reader*. Durham: Duke University Press, 305–317.
- Lehtonen, Mikko (2013) Miten tutkia liikkuvaa maailmaa? Teoksessa Mikko Lehtonen (toim.) *Liikkuva maailma*. Tampere: Vastapaino, 7–29.
- Lehtonen, Mikko (2014) *Maa-ilma. Materialistisen kulttuuriteorian lähtökohtia*. Tampere: Vastapaino.
- Lenzen, Manfred & Sun, Ya-Yen & Faturay, Futu & Ting, Yuan-Peng & Geschke, Arne & Malik, Arunima (2018) The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change* 8 (6), 522–528.
- Levitas, Ruth (2013) *Utopia as Method. The Imaginary Reconstitution of Society*. New York: Palgrave Macmillan.
- Lew, Alan A. & Cheer, Joseph M. & Haywood, Michael & Brouder Patrick & Salazar, Noel B. (2020) Visions of travel and tourism after the global COVID-19 transformation of 2020. *Tourism Geographies* 22 (3), 455–466.
- Liikanen, Veli & Rannikko, Anni (2015) Vaihtoehtolajit nuorten liikunnallisena elämäntapana. *Liikunta & Tiede* 52 (1), 47–54.
- López-Galviz, Carlos & Büscher, Monika & Freudendal-Pedersen, Malene (2020) Mobilities and Utopias: a critical reorientation. *Mobilities* 15 (1), 1–10.
- Luhtakallio, Eeva (2019) Group formation, styles, and grammars of commonality in local activism. *The British Journal of Sociology* 70 (4).
- Lunnas, Jani (2005) Seikkailumatkailu kiipeilyetiikan näkökulmasta. *Matkailututkimus* 1/2005, 46–62.
- Luzecka, Paulina (2016) “Take a Gap Year!” A Social Practice Perspective on Air Travel and Potential Transitions Towards Sustainable Tourism Mobility. *Journal of Sustainable Tourism* 24 (3), 446–462.
- Lyytimäki, Jari (2020) Ilmastomuutos isosti otsikoissa – kirittäkö uutisointi kestävyysmurrokseen? *Yhteiskuntapolitiikka* 85 (2), 191–196.
- Löfgren, Orvar (2008) Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller. *Mobilities* 3 (3), 331–351.
- MacCannell, Dean (1976) *The Tourist. A New Theory of the Leisure Class*. Clinton: Shoken.

- Mach, Leon & Ponting, Jess (2021) Establishing a pre-COVID-19 baseline for surf tourism: Trip expenditure and attitudes, behaviors and willingness to pay for sustainability. *Annals of Tourism Research Empirical Insights* 2 (2021) 100011.
- Mannheim, Karl (1979) *Ideology and utopia: an introduction to the sociology of knowledge*. London: Routledge and Kegan Paul.
- Marcus, George E. (1995) Ethnography In/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology* 24 (1), 95–117.
- Marquart-Pyatt, Sandra T (2012) Explaining Environmental Activism Across Countries. *Society & Natural Resources* 25 (7), 683–699.
- Martikainen, Tuomas & Haikkola, Lotta (toim.) (2010) *Maahanmuutto ja sukupolvet*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura & Nuorisotutkimusseura.
- Martiskainen, Mari & Axon, Stephen & Sovacool, Benjamin & Sareen, Siddhart & Furszyfer Del Rio, Dylan & Axon, Kayleigh (2020) Contextualizing climate justice activism: knowledge, emotions, motivations, and actions among climate strikers in six cities. *Global Environmental Change* 65 (2020) 102180.
- Mary, Aurelie (2012) *The Illusion of the Prolongation of Youth – Transition to Adulthood among Finnish and French Female University Students*. Tampere: Tampere University Press & Finnish Youth Research Society.
- Mazzocchi, Fulvio (2020) A Deeper Meaning of Sustainability: Insights from Indigenous Knowledge. *The Anthropocene Review* 7 (1), 77–93.
- Mehtäläinen, Jouko & Niilo-Rämä, Mikko & Nissinen, Virva (2017) *Nuorten yhteiskunnalliset tiedot, osallistuminen ja asenteet. Kansainvälisen ICCS 2016 -tutkimuksen päätulokset*. Jyväskylä: Koulutuksen tutkimuslaitos.
- Meriläinen, Niina & Piispa, Mikko (2020) ”Antaa isojen herrojen ja rouvien päättää” – Ammattikoulunuorten osallisuus ja vaikuttaminen ilmastonmuutoksen ajassa. Teoksessa Elina Pekkarinen & Terhi Tuukkanen (toim.) *Maapallon tulevaisuus ja lapsen oikeudet*. Lapsiasiavaltuutetun julkaisuja 2020:4. Jyväskylä: Lapsiasiavaltuutetun toimisto, 124–137.
- Mills, C. Wright (2015[1959]) *Sosiologinen mielikuvitus*. Helsinki: Gaudeamus.
- Millsten, Tema & McGaurr, Lynette & Lester, Libby (2020) Make love, not war? Radical environmental activism’s reconfigurative potential and pitfalls. *Environment and Planning: E: Nature and Space*. DOI: 10.1177/0950268820901443.
- Mitchell, Kristine (2015) Rethinking the “Erasmus Effect” on European Identity. *Journal of Common Market Studies* 53 (2), 330–348.
- Moisio, Olli-Pekka & Rautiainen, Matti (2020) Utopian education: may the hope be with you. Teoksessa Teppo Eskelinen (toim.) *The Revival of Political Imagination. Utopia as Methodology*. London: Bloomsbury, 97–113.
- More, Thomas (1971[1516]) *Utopia*. Porvoo: WSOY.
- Mostafanezhad, Mary (2020) Covid-19 is an unnatural disaster: Hope in revelatory moments of crisis. *Tourism Geographies* 22 (3), 639–645.
- Murphy-Lejeune, Elizabeth (2002) *Student Mobility and Narrative in Europe. The New*

- Strangers*. London: Routledge.
- Muukkonen, Martti (2018) Tutkimusongelma tutkimuksen apuvälineenä. Teoksessa Tomi Kiilakoski & Päivi Honkatukia (toim.) *Miten tutkia nuoria ja nuorisotyötä*. Tampere: Vastapaino & Nuorisotutkimusseura, 31–53.
- Myllyniemi, Sami (toim.) (2017) *Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016*. Helsinki: Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusverkosto & Opetus- ja kulttuuriministeriö.
- Myllyniemi, Sami & Kiilakoski, Tomi (2019) Tilasto-osio. Teoksessa Elina Pekkarinen & Sami Myllyniemi (toim.) *Vaikutusvaltaa Euroopan laidalla. Nuorisobarometri 2018*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö & Nuorisotutkimusverkosto & Valtion nuorisoneuvosto, 9–112.
- NBC/McCausland, Phil (2021) Skateboarding as an Olympic sport has even some on Team USA feeling conflicted. *NBC news* 5.7.2021. <https://www.nbcnews.com/news/olympics/skateboarding-olympic-sport-has-even-some-team-usa-feeling-conflicted-n1273025> (haettu 7.10.2021).
- Niemistö, Johanna & Soimakallio, Sampo & Nissinen, Ari & Salo, Marja (2019) *Lentomatkustuksen päästöt. Mistä lentoliikenteen päästöt syntyvät ja miten niitä voidaan vähentää?* Suomen ympäristökeskuksen raportteja 2/2019. Helsinki: SYKE.
- Nikunen, Minna (2013) Nuoret liikkuvat, eliitit kannustavat. Teoksessa Mikko Lehtonen (toim.) *Liikkuva maailma*. Tampere: Vastapaino, 215–231.
- Nikunen, Minna & Ikonen, Hanna-Mari (2021) Moral orders of mobility: youth aspirations and 'doing' social position in Finland. *Sociological Research Online*. doi: 10.1177/1360780421997838
- Nikunen, Minna & Korvajärvi, Päivi (2020) Being positive, being hopeful, being happy: Young adults reflecting on their future in times of austerity. *European Journal of Cultural Studies*. doi: 10.1177/1367549420935901
- Nissen, Sylvia & Wong, Jennifer & Carlton, Sally (2020) Children and young people's climate crisis activism – a perspective on long-term effects. *Children's Geographies*, DOI:10.1080/14733285.2020.1812535
- Noro, Arto (1995) Gerhard Schulzen elämysyhteiskunta. Teoksessa Keijo Rahkonen (toim.) *Sosiologisen teorian uusimmat virtaukset*. Helsinki: Gaudeamus.
- Näre, Lena (2012) *Moral Economies of Reproductive Labour. An Ethnography of Migrant Domestic and Care Labour in Naples, Italy*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Oinonen, Erika (2018) Under Pressure to Become – from a Student to Entrepreneurial Self. *Journal of Youth Studies* 21 (10), 1344–1360.
- Ojajärvi, Anni (2015) *Terve Sotilas! Etnografinen tutkimus varusmiesten terveystajusta sosiaalisena ilmiönä*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 163. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Ojala, Maria (2012) Hope and climate change: the importance of hope for environmental engagement among young people. *Environmental Education Research* 18 (5), 625–642
- Ojala, Anna-Liisa & Ikonen, Hannu (2014) Nautinnonhalu vie voitonjanon. Lumilautailu ja

- urheilun muuttuvat sosialisatioympäristöt. *Kasvatus & Aika* 8 (4), 7–19.
- Olive, Rebecca (2019) The Trouble with Newcomers: Women, Localism and the Politics of Surfing. *Journal of Australian Studies* 43 (1), 39–54.
- Olive, Rebecca (2015) Surfing, Localism, Place-Based Pedagogies and Ecological Sensibilities in Australia. Teoksessa Barbara Humberstone & Heather Prince & Karla A. Henderson (toim.) *Routledge International Handbook of Outdoor Studies*. London: Routledge, 501–510.
- Ollila, Anne K. (2008) *Kerrottu tulevaisuus. Alueet ja nuoret, menestys ja marginaalit*. Acta universitatis Lapoensis 141. Rovaniemi: Lapin yliopistokustannus & Nuorisotutkimusseura.
- Ormrod, Joan (2005) Endless Summer (1964): Consuming waves and surfing the frontier. *Film & History* 35, 39–52.
- Palonen, Kari (2003) Four Times of Politics: Policy, Polity, Politicking, and Politicization. *Alternatives* 28 (2), 171–186.
- Passport index (2021) Global Passport Power Rank. <https://www.passportindex.org/byRank.php> (haettu 7.10.2021).
- Pekkarinen, Elina & Myllyniemi, Sami (toim.) (2019) *Vaikutusvaltaa Euroopan laidalla. Nuorisobarometri 2018*. Helsinki: Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusseura & Opetus- ja kulttuuriministeriö.
- Pekkarinen, Elina & Tuukkanen, Terhi & Kekkonen, Karri (2020) Maapallon tulevaisuus ja lapsen oikeudet. Johdatus teokseen. Teoksessa Elina Pekkarinen & Terhi Tuukkanen (toim.) *Maapallon tulevaisuus ja lapsen oikeudet*. Lapsiasiavaltuutetun julkaisu 4:2020. Jyväskylä: Lapsiasiavaltuutetun toimisto.
- Pellizzoni, Luigi (2021) Prefiguration, subtraction and emancipation. *Social Movement Studies* 20 (3), 364–379.
- Penttinen, Pekka & Ronkainen, Jussi (2018) Itä-Suomen maakuntien nuoret – palveluiden paitsiossa vai paalupaikalla? Teoksessa Mika Gissler & Marjatta Kekkonen & Päivi Känkänen (toim.) *Nuoret palveluiden pauloissa. Nuorten elinolot -vuosikirja 2018*. Helsinki: Terveiden ja hyvinvoinnin laitos & Nuorisotutkimusverkosto & Valtion nuorisoneuvosto.
- Pickard, Sarah & Bowman, Benjamin & Arya, Dena (2020) “We Are Radical In Our Kindness”: The Political Socialisation, Motivations, Demands and Protest Actions of Young Environmental Activists in Britain. *Youth and globalization* 2, 251–280.
- Pihkala, Panu (2017) *Päin helvettiä? Ympäristöahdistus ja toivo*. Helsinki: Kirjapaja.
- Pihkala, Panu (2020) Anxiety and the Ecological Crisis: An Analysis of Eco-Anxiety and Climate Anxiety. *Sustainability* 12. 10.3390/su12197836.
- Pihkala, Panu & Cantell, Hannele & Jylhä, Kirsti M. & Lyytimäki, Jari & Paloniemi, Riikka & Pulkka, Anna & Ratinen, Ilkka (2020) Ahdistuksen vai innostuksen ilmasto? Ilmastoviestinnän ja -kasvatuksen keinoja ilmastoahdistuksesta selviytymiseen. Teoksessa Elina Pekkarinen & Terhi Tuukkanen (toim.) *Maapallon tulevaisuus ja lapsen oikeudet*. Lapsiasiavaltuutetun toimiston julkaisu 2020:4. Jyväskylä: Lapsiasiavaltuutetun toimisto, 153–171.
- Piispa, Mikko (2013) Uusi Suomi ja urheilukulttuurin muutos. *Liikunta & Tiede* 50 (1), 4–9.

- Piispa, Mikko (2017) *Sammuuko savuke, nouseeko nuuska? Tutkimus yläkouluikäisten tupakkatuotteisiin liittyvistä mielikuvista ja kokemuksista*. Nuorisotutkimusverkoston/ Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 199. Helsinki: Nuorisotutkimusseura & Suomen syöpäyhdistys.
- Piispa, Mikko (2018) *Yhdeksän sanaa Y-sukupolvesta*. Helsinki: Teos.
- Piispa, Mikko (2019) Kosmopolitanismia ja kotipesäajattelua. Nuorten liikkuvuutta koskevista arvoista ja asenteista. Teoksessa Elina Pekkarinen & Sami Myllyniemi (toim.) *Vaikutusvaltaa Euroopan laidalla. Nuorisobarometri 2018*. Helsinki: Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusseura & Opetus- ja kulttuuriministeriö, 131–145.
- Piispa, Mikko (2021) Urheilun ja taiteen nuorisokulttuurit ja politiikka. Teoksessa Kari Paakunainen & Juri Mykkänen (toim.) *Nuorisopolitiikka ja poliittinen nuoriso: objekteista subjekteiksi?* Nuorisotutkimusverkoston/ Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 229. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 90–115.
- Piispa, Mikko & Kiilakoski, Tomi & Ojajärvi, Anni (2021) Mikä ilmastoliike? Nuorten ilmas-toaktivistien poliittinen toimijuus ja ilmastokeskustelut. *Nuorisotutkimus* 39 (2), 8–26.
- Piispa, Mikko & Myllyniemi, Sami (2019) Nuoret ja ilmastonmuutos. Tiedot, huoli ja toiminta Nuorisobarometrien valossa. *Yhteiskuntapolitiikka* 84 (1), 61–69.
- Piispa, Mikko & Ojajärvi, Anni & Kiilakoski, Tomi (2020) *Tulevaisuususko hukassa? Nuoret ilmastoaktivistit ja keskustelu tulevaisuudesta*. Helsinki: Sitra, muistio. <https://media.sitra.fi/2020/11/09121648/tulevaisuususko-hukassa.pdf> (Haettu 4.3.2021.)
- Piispa, Mikko & Pihkala, Panu (2020) Onko ilmastonmuutos sukupolvikysymys? *Tieteessä tapahtuu* 38 (4).
- Piispa, Mikko & Salasuo, Mikko (2014) *Taiteilijan elämäntilanne. Tutkimus nuorista taiteilijoista 2000-luvun Suomessa*. Nuorisotutkimusverkoston/ Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 156. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Piispa, Mirka (2011) *Koodinvaihto Madventures-matkailuohjelmassa*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto: suomen kielen, suomalais-ugrilaisten ja pohjoismaisten kielten ja kirjallisuuksien laitos.
- Portelli, Alessandro (2006) Mikä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen? Teoksessa Outi Riina Haanpää & Anne Heimo & Ulla-Maija Peltonen (toim.) *Muistitietotutkimus: metodologisia kysymyksiä*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 49–64.
- Porter, Brooke A. & Usher, Lindsay E. (2018) Sole surfers? Exploring family status and travel behaviour among surf travellers. *Annals of Leisure Research* 22 (4), 424–443.
- Pursiainen, Terho (1989) *Eroperiaate. Johdatus John Rawlsin oikeudenmukaisuusteoriaan*. Kouvola: Tieto oy.
- Rahkonen, Keijo (1996) *Utopiat ja anti-utopiat. Kirjoituksia vuosituuhannen päättyessä*. Helsinki: Gaudeamus.
- Rannikko, Anni (2015) Vaihtoehtoliikunnan ääni ja äänettömyys – neuvotteluja kaupunkitilan äänimaisemista. Teoksessa Päivi Harinen & Veli Liikanen & Anni Rannikko & Pasi Torvinen (toim.) *Liikutukseen asti. Vaihtoehtoliikunta, nuoruus ja erottautumisen mieli*.

- Liikunnan ja kansanterveyden julkaisuja 303. Jyväskylä: LIKES, 65–70.
- Rannikko, Anni (2018) *Kamppailua kunnioituksesta. Vaihtoehtoliikunnan alakulttuurien moraaliset järjestykset*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran verkkokjulkaisu 158. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Rannikko, Anni & Harinen, Päivi & Liikanen, Veli & Ronkainen, Jussi & Kuninkaanniemi, Hanna (2013) Nuorten liikunnalliset alakulttuurit. Elämäntapaa ja erontekoa. *Nuorisotutkimus* 31 (4), 3–19.
- Rasmus, Ari (2006) *Uudet liikkeet. Radikaali kansalaisaktivismi 1990-luvun Suomessa*. Tampere: Tampere University Press.
- Rawls, John (1985) Justice as fairness. *The Philosophical Review* 67 (2), 164–194.
- Rawls, John (1988) The priority of right and ideas of the good. *Philosophy & Public Affairs* 17 (4), 251–276.
- Richards, Greg & Wilson, Julie (2004) Drifting Towards the Global Nomad. Teoksessa Greg Richards & Julie Wilson (toim.) *The Global Nomad: Backpacker Travel in Theory and Practice*. Clevedon: Channel View, 3–13.
- Rickly, Jillian M. (2016) Lifestyle Mobilities: A Politics of Lifestyle Rock Climbing. *Mobilities* 11 (2), 243–263.
- Rinehart, Robert (2000) Emerging/Arriving Sport: Alternatives to Formal Sports. Teoksessa Jay Coakley & Eric Dunning (toim.) *Handbook of Sports Studies*. London: Sage, 504–519.
- Ripple, William & Wolf, Christopher & Newsome, Thomas M. & Barnard, Phoebe & Moomaw, William R. (2020) World Scientists' Warning of a Climate Emergency. *BioScience* 70 (1), 8–12.
- Robertson, Shanthi & Harris, Anita & Baldassar, Loretta (2018) Mobile Transitions: a Conceptual Framework for Researching a generation on the move. *Journal of Youth Studies* 21 (2), 203–217.
- Roos, J.P. (1988) Liikunta ja elämäntapa. Teoksessa Teijo Pyykkönen (toim.) *Suomalaisen liikuntapolitiikan vaihtoehdot. Liikuntakulttuurin päivät 1988*. Liikuntatieteellisen seuran julkaisu 116. Helsinki: Liikuntatieteellinen seura, 52–71.
- Ruuska, Outi & Hakkarainen, Maria (2015) Suomalaisten vapaa-ajan matkustajien suhtautuminen hiilidioksidipäästöjen vapaaehtoiseen kompensointiin. *Matkailututkimus* 11 (2), 61–76.
- Rutanen, Niina & Vehkalahti, Kaisa (2019) Johdanto: Lasten ja nuorten tutkimusetiikan muuttuvat kentät. Teoksessa Niina Rutanen & Kaisa Vehkalahti (toim.) *Tutkimuseettisestä sääntelystä elettyyn kohtaamiseen. Lasten ja nuorten tutkimuksen etiikka II*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisu 218. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Ruttenberg, Tara & Brosius, Peter (2017) Decolonizing Sustainable Surf Tourism. Teoksessa Dexter Zavala Hough-Snee & Alexander Sotelo Eastman (toim.) *The Critical Surf Studies Reader*. Durham: Duke University Press, 109–134.
- Rättilä, Tiina & Honkatukia, Päivi (2021) Nuorisopoliittisesta vaikuttamisesta “house on fire” -aktivismiin – nuoret toimijoina ilmastonmuutoksen ja kestävän kehityksen politiikoissa.

- Nuorisotutkimus* 39 (2), 1–7.
- Saarinen, Jarkko (2008) Lisää kansainvälisyyttä ja laatua? Matkailun tutkimuksen ja sen arvioinnin 'uudet' haasteet. *Matkailututkimus* 4 (2), 80–86
- Salasuo, Mikko & Ojajarvi, Anni (2013) Sukupolvia liikkeessä – fyysisestä pakkoaktiivisuudesta liikkumattomuuteen. Teoksessa Antti Häkkinen & Anne Puuronen & Mikko Salasuo & Anni Ojajarvi: *Sosiaalinen albumi. Elämäntavat sukupolvien murroksissa*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran julkaisuja 139. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 111–180.
- Salasuo, Mikko & Piispa, Mikko (2012) *Kuntodoping. Näkökulmia dopingaineiden käyttöön huippu-urheilun ulkopuolella*. Nuorisotutkimusseuran/Nuorisotutkimusverkoston julkaisuja 120. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Salasuo, Mikko & Piispa, Mikko & Huhta, Helena (2015) *Huippu-urheilijan elämäntutkimus. Tutkimus urheilijoista 2000-luvun Suomessa*. Nuorisotutkimusseuran/Nuorisotutkimusverkoston julkaisuja 166. Helsinki: Nuorisotutkimusseura.
- Salasuo, Mikko & Suurpää, Leena (2014) Ystävyys ja ryhmä kahden sukupolven kerrotussa elämässä. Teoksessa Kaisa Vehkalahti & Leena Suurpää (toim.) *Nuoruuden sukupolvet*. Nuorisotutkimusseuran/Nuorisotutkimusverkoston julkaisuja 152. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 112–149.
- Salazar, Noel (2018) *Momentous mobilities. Anthropological musings on the meanings of travel*. New York: Berghahn.
- Salmela, Tarja (2020) SF-puheenvuoro matkailun mahdollisista maailmoista. *Matkailututkimus* 16 (2), 9–19.
- Salmenniemi, Suvi & Porkola, Pilvi & Ylöstalo, Hanna (2021) Poliittinen mielikuvitus ja vaihtoehtoiset tulevaisuudet. *Politiikasta.fi* 19.4.2021. <https://politiikasta.fi/poliittinen-mielikuvitus-ja-vaihtoehtoiset-tulevaisuudet/> (haettu 14.2.2022).
- Salminen, Antti & Vadén, Tere (2013) *Energia ja kokemus*. Tampere: niin & näin.
- Salo, Ulla-Maija (2015) Simsalabim, sisällönanalyysi ja koodaamisen haasteet. Teoksessa Sanna Aaltonen & Riitta Höglbacka (toim.) *Umpikujasta oivallukseen. Refleksiivisyys empiirisessä tutkimuksessa*. Tampere: Tampere University Press & Nuorisotutkimusseura, 166–190.
- Salonen, Arto O. & Konkka, Jyrki (2017) Kun tyytyväisyys ratkaisee. Nuorten suhtautuminen globaaleihin haasteisiin, käsitykset ihanneyhteiskunnasta ja toiveet omasta tulevaisuudesta. Teoksessa Sami Myllyniemi (toim.) *Katse tulevaisuudessa. Nuorisobarometri 2016*. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö & Valtion nuorisoneuvosto & Nuorisotutkimusverkosto, 137–158.
- Saresma, Tuija (2019) Intersections of Mobility and Belonging: Blogging Subjectivities of Finns on the Move. *Journal of Finnish Studies. Engaging the New Mobilities Paradigm in the Context of Finland* 22 (1&2), 47–65.
- Sargent, L. T. (1994) 'Three Faces of Utopianism Revisited'. *Utopian Studies* 5 (1), 1–37.
- Sargisson, Lucy (2009) Sustainability and the intentional community: green intentional

- communities. Teoksessa Liam Leonard & John Barry (toim.) *In The Transition to Sustainable Living and Practice* (Advances in Ecopolitics, Vol. 4). Bingley: Emerald Group Publishing, 171–192.
- Schivelbusch, Wolfgang (1986) *The railway journey: The industrialization of time and space in the 19th century*. Berkeley & Los Angeles: University of California Press.
- Schlosberg, David & Collins, Lisette B. (2014) From environmental to climate justice: climate change and the discourse of environmental justice. *WIREs Climate Change* 5, 359–374.
- Schubert, Iljana & Sohre, Annika & Ströbel, Melanie (2020) The role of lifestyle, quality of life preferences and geographical context in personal air travel. *Journal of Sustainable Tourism* 28 (10), 1519–1550.
- Schulze, Gerhard (1992) *Die Erlebnisgesellschaft: Kultursoziologie der Gegenwart*. Frankfurt: Campus.
- Selänniemi, Tom (1996) *Matka ikuiseen kesään. Kulttuuriantropologinen näkökulma suomalaisten etelänmatkailuun*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Sharpley, Richard (2020) Tourism, sustainable development and the theoretical divide: 20 years on. *Journal of Sustainable Tourism* 28 (11), 1932–1946.
- Sheller, Mimi (2018) *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London: Verso.
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning* 38, 207–226.
- Sireni, Maarit & Kattilakoski, Mari (2019) Visioita älyliikenteestä ja kertomuksia liikkumisen arjesta harvaan asutulla maaseudulla. *Terra* 131 (3), 153–163.
- SK/Pasanen, Anni (2019) Töiden jälkeen. *Suomen Kuvalehti* 1.3.2019. <https://suomenkuvalehti.fi/jutut/kotimaa/han/vuonna-2006-eetu-viren-teki-paskaduunista-puheenaiheenynt-han-haluaa-tehda-tyosta-kieltaytymisesta-helppoa/> (haettu 6.10.2021).
- Skrbis, Zlatko & Woodward, Ian & Bean, Clive (2014) Seeds of cosmopolitan future? Young people and their aspirations for future mobility. *Journal of Youth Studies* 17 (5), 614–625.
- Sliwinski, Alicia (2016) The Value of Promising Spaces: Hope and Everyday Utopia in a Salvadorean Town. *History and Anthropology* 27 (4), 430–446.
- Spash, Clive L. (2020) “The economy” as if people mattered: revisiting critiques of economic growth in a time of crisis. *Globalizations* 18 (7), 1087–1104.
- Stenvall, Elina & Korkiamäki, Riikka & Kallio, Kirsi Pauliina (2015) Arjen moninaisuuden tavoittaminen tutustumisen kautta. Teoksessa Jouni Häkli & Kirsi Pauliina Kallio & Riikka Korkiamäki (toim.) *Myönteinen tunnistaminen*. Nuorisotutkimusverkoston/Nuorisotutkimusseuran verkkojulkaisuja 90, julkaisuja 171. Helsinki: Nuorisotutkimusseura, 39–64.
- Stern, Paul C. (2000) Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behaviour. *Journal of Social Issues* 56 (3), 407–424.
- Stone, Lynda (2021) Youth power—youth movements: myth, activism, and democracy. *Ethics and Education* 16 (2), 249–261.
- Stranger, Mark (2011) *Surfing Life: Surface, Substructure and the Commodification of the*

- Sublime*. Farnham: Ashgate.
- Suurpää, Leena & Sumiala, Johanna & Hjelm, Titus & Tikka, Minttu (2015) Studying youth in the streets of the media city – Field notes on a relational perspective. *Observatorio (OBS*)*, 171–191.
- SYKE (2019) *Lentämisen päästöt kasvavat – tekninen kehitys ja kompensatiot eivät riitä päästöjen vähentämiseen*. Tiedote, Suomen ympäristökeskus ja Sitra, 15.1.2019. [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke\(48975\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke(48975)) (haettu 17.12.2020).
- Syrjälä, Nestori (2015) Tuulen voimalla, tuulen armoilla. Mitä on fossiilikapitalismin ulkopuolella? *Mustarinda-lehti* 2015, 55–62.
- Szolucha, Anna (2020) Why is everyone talking about climate change... again? *Irish Journal of Sociology* 28 (1), 89–96.
- Särkelä, Elina & Suoranta, Juha (2016) Nuorten tulevaisuuskertomukset ja refleksiivinen oppiminen. *Nuorisotutkimus* 34 (3), 19–38.
- Sørensen, Anders (2003) Backpacker Ethnography. *Annals of Tourism Research* 30 (4), 847–867.
- Tammi, Tuukka (2019) Ilmastovaalit ovat välttämättömyys. Pääkirjoitus. *Yhteiskuntapolitiikka* 84 (1), 3.
- Tapio, Petri (2001) Autoilun tulevaisuus – viisi skenaariota. Teoksessa Kalle Toiskallio (toim.) *Viettelyksen vaunu. Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 303–328.
- Taylor, Bron (2007) Surfing into Spirituality and a New, Aquatic Nature Religion. *Journal of the American Academy of Religion* 75 (4), 923–951.
- Thomas, Amanda & Cretney, Raven & Hayward, Bronwyn (2019) Student strike 4 climate: justice, emergency and citizenship. *New Zealand Geographer* (75), 96–100.
- Thomson, Rachel & Taylor, Rebecca (2005) Between Cosmopolitanism and the Locals. Mobility as a Resource in the Transition to Adulthood. *Young* 13 (4), 327–342.
- Thorpe, Holly (2012) Transnational Mobilities in Snowboarding Culture: Travel, Tourism and Lifestyle Migration. *Mobilities* 7 (2), 317–345.
- Thorson, Kjerstin & Wang, Luping (2020) Committed Participation or Flashes of Action? Mobilizing Public Attention to Climate on Twitter, 2011–2015. *Environmental Communication* 14 (3), 347–363.
- Threadgold, Steven (2012) “I Reckon my life will be easy, but my kids will be bugged”: Ambivalence in young people’s positive perceptions of individual futures and their visions of environmental collapse. *Journal of Youth Studies* 15 (1), 17–32.
- Thurnell-Read, Thomas (2017) “What’s on your bucket list?” Tourism, identity and imperative experiential discourse. *Annals of Tourism Research* 67, 58–66.
- Tiihonen, Aino & Vadén, Salla (2019) Eduskuntavaalit 2019 – ilmastovaalit? *Politiikasta.fi*, 10.6.2019. <https://politiikasta.fi/eduskuntavaalit-2019-ilmastovaalit/> (haettu 11.8.2020).
- Tiihonen, Suvi (2015) *Nykyomadismi – motiivit ja syyt ilmiön taustalla*. Opinnäytetyö,

- matkailun koulutusohjelma. Haaga-Helia ammattikorkeakoulu.
- Tilastokeskus (2016) *Suomalaisten matkailu 2015. Suomen virallinen tilasto*. Helsinki: Tilastokeskus.
- Tilastokeskus (2018a) *Suomalaisten matkailu 2017. Suomen virallinen tilasto*. Helsinki: Tilastokeskus.
- Tilastokeskus (2018b) Tiedonanto selvityspyyntöön koskien Suomalaisten matkailu 2017 -tilastoa. Helsinki: Tilastokeskus.
- Toiskallio, Kalle (2002) *Liikenteen sosiologiaa: Taksimatkan seurallisuus, liikenteen neuvottelut, automainosten näkökulmat*. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, valtiotieteellinen tiedekunta, sosiologian laitos.
- Toivanen, Tero (2020) Kuka haluaa takaisin normaaliin? Pääkirjoitus. *Tiede & edistys* 1/2020, 3–12.
- Tolonen, Tarja & Palmu, Tarja (2007) Etnografia, haastattelu ja (valta)positiot. Teoksessa Sirpa Lappalainen & Pirkko Hynninen & Tarja Kankkunen & Elina Lahelma & Tarja Tolonen (toim.) *Etnografia metodologiana. Lähtökohtana koulutuksen tutkimus*. Tampere: Vastapaino, 89–112.
- Towner, Nick (2016) Searching for the Perfect Wave: Profiling Surf Tourists Who Visit the Mentawai Islands. *Journal of Hospitality and Tourism Management* 26, 63–71.
- Trott, Carlie D. (2021) What difference does it make? Exploring the transformative potential of everyday climate crisis activism by children and youth. *Children's Geographies*, DOI: 10.1080/14733285.2020.1870663
- University of Sheffield (2018) *Research Ethics Policy Note no. 2: Principles of transparency and consent*. Saatavilla osoitteessa <https://www.sheffield.ac.uk/rs/ethicsandintegrity/ethicspolicy/policy-notes/homepage> (haettu 1.10.2021).
- UNWTO (2016) International tourist arrivals up 4% reach a record 1.2 billion in 2015. Press Release 18.1.2016.
- Urry, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Urry, John (2014) The problem of energy. *Theory, Culture & Society* 31 (5), 3–20.
- Vaarakallio, Teemu (toim.) (2021) *Viimeinen siirto. Suomalainen ympäristöliike nyt eli kuinka mahdoton tehdään*. Helsinki: Kustantamo S&S.
- Valtonen, Pekka (2018) *Kosmopoliitteja ja kansallismielisiä. Aatteiden kamppailu sotienvälisessä Suomessa*. Helsinki: Gaudeamus.
- Van Mol, Christof (2013) Intra-European Student Mobility and European Identity. A Successful Marriage? *Population, Space and Place* 19 (2), 209–222.
- Vehmas, Hanna (2009) Liikuntamatkailu ja vapaa-ajan vakavoituminen. *Matkailututkimus* 1/2009, 57–66.
- Veijola, Soile (2005) Turistien yhteisöt. Teoksessa Antti Hautamäki & Tommi Lehtonen & Juha Sihvola & Ilkka Tuomi & Heli Vaaranen & Soile Veijola (toim.) *Yhteisöllisyyden paluu*. Helsinki: Gaudeamus, 90–113.
- Vilkko, Anni (1997) *Elämäkerta kohtaamispaikkana. Naisen elämän kerronta ja luenta*.

- Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Vogt, Kristoffer Chelsom (2018) From Job-seekers to Self-searchers: Changing Contexts and Understandings of School-to-work Transitions. *Young* 26 (4), 185–335.
- Värri, Veli-Matti (2018) *Kasvatus ekokriisin aikakaudella*. Tampere: Vastapaino.
- Wainikainen, Jaakko & Purhonen, Semi (2018) Kielitaidon sosiaalinen eriytyminen nyky-Suomessa. Kuka puhuu ja kuinka montaa kieltä? *Yhteiskuntapolitiikka* 83 (3), 245–257.
- Wahlström, Mattias & Kocyba, Piotr & De Vydt, Michiel & de Moor, Joost (toim.) (2019) *Protest for a future: composition, mobilization and motives of the participants in Fridays For Future climate protests on 15 March 2019 in 13 European cities*. https://www.tu-chemnitz.de/phil/iesg/professuren/klome/forschung/ZAIP/Dokumente/Protest_for_a_future_GCS_Descriptive_Report.pdf
- Wallin, Antti (2017) The transnational lives of Finnish retirees in Torre Vieja. *Matkailututkimus* 13 (1–2), 6–20.
- Wheaton, Belinda (2004) Introduction: mapping the lifestyle sport scape. Teoksessa Belinda Wheaton (toim.) *Understanding lifestyle sports: consumption, identity and difference*. London: Routledge.
- Wheaton, Belinda (2007) Identity, Politics, and the Beach: Environmental Activism in Surfers Against Sewage. *Leisure Studies* 26 (3), 279–302.
- Wheaton, Belinda (2017) Surfing Through the Life-course: Silver Surfers’ Negotiation of Ageing. *Annals of Leisure Research* 20 (1), 96–116.
- Wheaton, Belinda (2020) Surfing and Environmental Sustainability. Teoksessa Brian Wilson & Brad Millington (toim.) *Sport and the Environment*. Bingley, UK: Emerald Publishing Limited, 157–178.
- Wheaton, Belinda & Beal, Becky (2003) “Keeping it Real”. Subcultural Media and the Discourses of Authenticity in Alternative Sport. *International Review for the Sociology of Sport* 38 (2), 155–176.
- Wiedmann, Thomas & Lenzen, Manfred & Keyßer, Lorenz T. & Steinberger, Julia K. (2020) Scientists’ warning on affluence. *Nature Communications* 11, 3107.
- Willing, Indigo & Bennett, Andy & Piispa, Mikko & Green, Ben (2019) Skateboarding and the ‘Tired Generation’: Ageing in Youth Cultures and Lifestyle Sports. *Sociology* 53 (3), 503–518.
- Wood, Megan Epler (2017) *Sustainable Tourism on a Finite Planet*. London: Routledge.
- World Bank (2017) *Global mobility report 2017: tracking sector performance*. Global mobility report series. Washington, D.C.: World Bank Group.
- Wright, Erik Olin (2010) *Envisioning real utopias*. London: Verso.
- Yates, Luke (2014) Rethinking prefiguration: Alternatives, micropolitics and goals in social movements. *Social Movement Studies* 14 (1), 1–21.
- Yle/Kelola, Kati (2020) Kati Kelolan kolumni: Nyt on aika(a) ajatella matkailua uusiksi. Yle 5.5.2020. <https://yle.fi/uutiset/3-11315405> (haettu 7.10.2021).
- Yle/Korkala, Henna (2018) Lentäminen saa loppua, päätti perheenäiti Henni Pulkkinen –

- Tutkijan mukaan vastuulliset lomamatkailijat ovat edelleen hyvin harvassa. Yle Perjantai 28.9.2018. <https://yle.fi/uutiset/3-10427258> (haettu 7.10.2021).
- Yle/Rigatelli, Sara (2021) Ihmiset eivät opi pandemiasta ehkä mitään, epäilee elämäntapatutkija: ”Täytämme vapautuneen ajan online-kokouksilla ja Netflixillä”. Yle 5.4.2021. <https://yle.fi/uutiset/3-11855703> (haettu 6.4.2021).
- Ylä-Anttila, Tuomas (2010) *Politiikan paluu. Globalisaatioliike ja julkisuus*. Tampere: Vastapaino.
- Zheng, Sola (2019) Not every tonne of aviation CO2 is created equal. Staff blog of International Council on Clean Transportation. Published 16.10.2019. <https://theicct.org/blog/staff/not-every-tonne-of-aviation-CO2> (haettu 14.10.2021).

Liitteet: haastatteluteemarungot

HAASTATELURUNKO/TEEMOJA, SURFFAAJAT

Aloituskysymys:

- Kerro omin sanoin ja vapaamuotoisesti matkailevan surffaajan elämäntarinasi

Temaattisia tarkennuksia:

Vaikutteet ja motiivit

- Mistä saanut kipinän?
- Minkä ikäisenä?
- Mikä veti puoleensa?
- ...ja piti mukana?
- Muiden ihmisten rooli?
- Kasvuympäristö?
- Muut harrastukset?
- Muut vaikutteet?

Elämänkulku ja toimijuus

- Surffaajana
- Työn ja elämäntavan suhde, priorisointi?
 - Mitä työ merkitsee?
 - Miten elämäntavan rahoittaa?
- Elämänvaiheet
 - Osallisuuden vaiheet: onko kiinnostus surffiin/matkustamiseen vaihdellut?
 - Mitkä ovat olleet tärkeimmät hetket/käänteet?
 - Tavoitteet surffaajana?

Surffaus ajassa ja paikassa

- Mikä/kuka on surffaaja?
- Sukupuolen merkitys, esim. surffaaminen/matkustaminen naisena?
- Yhteisön ja lajikulttuurin merkitys
 - Maailmankansalaisuus? Suomalainen identiteetti?
 - Suomalainen surffaus & suomalainen surffausyhteisö/elämäntapa?

Matkustaminen ja surffaus

- Kuinka usein?
- Minne?
 - Onko jotain erityisiä paikkoja, vai onko tärkeintä vain olla/mennä jossain...?

- Mikä on ”kodin” merkitys, missä se on?
- Miksi, mitä merkitsee olla tien päällä?
 - ”Etsitkö” jotain?
- Millainen on matkalla olon kokemus?
 - Millaista on matkakohteissa arki?
 - Katoavatko päivät, kalenteri jne., millainen merkitys on merellä, säällä jne.?
 - Matkustatko/surffaatko yksin vai yhdessä?
 - Somen merkitys?
- Liikkuvuuden merkitys?
 - Kuinka tärkeää se on, ja mitä jos se ei olisi mahdollista?
 - Mikä saa lähtemään aina uudelleen?

Matkustamisen vapaudet ja vastuut

- Luontosuhde
- Elämäntavan/matkustamisen ekologisuus?
- Moraaliset dilemmat?
- Hedonismi?
- Syyllisyys?
- Etuoikeus, itsekkyyys?
- Huolestuttavatko ajankohtaiset kriisit, kuten ilmastonmuutos ja merten saastuminen?
 - Miten niihin reagoi?
- Mitä jos matkustaminen vaikeutuu tulevaisuudessa?
 - (Esim. ilmastonmuutoksen hillintä, öljyn hinnan nousu...)
- Miltä surf-matkailu tänä päivänä näyttää?

Muuta

- Mitä ajattelet...
 - urheilusta, muista lajeista... Onko surffaus ”urheilua”?
 - kilpailemisesta jne., mikä surffauksessa on tärkeintä?
 - entä muista matkaajista, ihmisistä matkakohteissasi?
- Mitä ajatuksia herättää sana ”normaaliyhteiskunta”?
 - entä sanat ”kiire”, ”epävarmuus”, ”vapaus”...
- Millaista on hyvä elämä?
- Kaduttaako jokin, muuta negatiivista?
- Onko jotain huonoja kokemuksia, vastoinkäymisiä?
- Kielimuurin merkitys?
- Miten kanssaihmiset suhtautuvat, kärsivätkö ihmissuhteet?
- Kauanko aiot jatkaa?
- Miten surffauselämäntapa on muuttanut ihmisenä?
 - entä ihmiset joita on tavannut?

Lopuksi

- Mitkä ovat parhaita muistojaasi?
- Mitkä ovat huonoimpia muistojaasi?
- Mitä surffaajilta voisi oppia?
- Haluatko kertoa jonkin mieleenjääneen tarinan vuosien varrelta?
- Mikä on parasta tien päällä/surffauksessa?
- Haluatko lisätä/kysyä jotain?

HAASTATELURUNKO/TEEMOJA, NUTOPIA-HANKE

Ilmastovaikuttaminen

- Kerro tämänhetkisestä osallisuudestasi ilmastoliikkeessä?
- Miten olet päätenyt tähän rooliin?

Millaisilla eri tavoilla pyrit vaikuttamaan ilmastoasioissa?

- Kuinka hyvin se onnistuu?

Onko nuorilla aito mahdollisuus vaikuttaa?

- Kuullaanko nuoria ilmastokeskustelussa?
- Pystyvätkö nuoret vaikuttamaan keskustelun kulkuun? Millä tavoin?

Miten nuorten ilmastovaikuttamiseen suhtaudutaan?

- Onko se hyväksyttyä nuorten parissa tai aikuisten mielestä?

Kuinka ilmastovaikuttaminen on muuttunut koronakriisin ajassa?

- Mitä mahdollisuuksia ja välineitä sille on?

Tulevaisuususkko:

- Mitä sinulle merkitsee tulevaisuususkko?
- Mistä saat tulevaisuususkkoa ja toisaalta mikä sen esteenä voi olla?

Tulevaisuuskeskustelu:

- Näkyykö se, millaiselta tulevaisuus tarkemmin voisi näyttää, julkisissa keskusteluissa?
- Osallistutko tai pystytkö itse osallistumaan tähän keskusteluun?
- Onko tulevaisuuteen tai ilmastomuutokseen liittyvää keskustelua helppo ymmärtää?
- Huomiodaanko nuorten vaatimukset ja toiveet tulevaisuuteen liittyvässä keskustelussa?

Arvokeskustelu:

- Millaisia arvoja tai ideaaleja ilmastoaktiiveilla nuorilla on, ovatko ne jaettuja?
- Millaisia puutteita näet arvokeskusteluissa?

Utopiat ja nykyisyys:

- Mikä nykyisessä yhteiskunnassa on sellaista, jonka koet säilyttämisen arvoisena?
- Mitä arvostat omassa elämässä ja elinympäristössäsi juuri nyt?
- Millaiset hyvän elämän ideaalit ohjaavat toimintaa ja arvoja tässä päivässä?


Utopiat ja ihmisyyt:

- Miten ihmisen sosiaalisen olemisen ja kulttuurin pitäisi muuttua utopiassa tai toivotavassa tulevaisuudessa?
- Mikä on ihmiselon onnellisuuden perusta nyt ja mahdollisessa utopiassa?
- Millainen merkitys sinulle on vapaudella arvona?

Utopioiden rakentaminen:

Konkretiaa: miten koet, että seuraavat asiat muuttuvat ilmastomuutoksen myötä, ja miten ne voisi järjestää utopiassasi? (Seuraavat nostoja, joilla konkretiaan voi pyrkiä tarttumaan – muutkin teemat mahdollisia jos nousevat haastattelussa.)

- Päätöksenteko, poliittinen osallistuminen ja demokratia
- Työ, talous ja toimeentulo
- Liikkuminen ja matkustaminen
- Millaisiin valintoihin, luopumisiin tai sopeutumisiin olet valmis ilmastomuutoksen torjumiseksi?
- Tai millaisiin et ole?
- Miten toiveet, odotukset ja huolet kohtaavat, eli miten todennäköisenä pidät utopiaasi?
- Onko toisenlaisten tulevaisuuksien kuvittelu sallittua ja käydäänkö tällaista visiointia?
- Miltä näyttää elämä utopiassasi vuonna 2050?



Nuoret ovat kasvaneet ennennäkemättömän liikkuvuuden ajassa, jossa matkailu on tavanomainen osa elämää. Suomessa nuorilta jopa odotetaan liikkuvuutta osana nuoruutta. Samanaikaisesti ilmastokriisi etenee, mikä herättää nuorten keskuudessa huolta. Kaiken lisäksi liikkuvuus, aiheuttaessaan ilmastopäästöjä, asettuu ristiriitaan ilmastokriisin hillitsemisen kanssa. Miten nuoret suhtautuvat tähän ristiriitaan? Millaisia valintoja tilanne synnyttää? Voiko nuorten maailmasta kummuta käytänteitä, arvoja tai ajattelutapoja, jotka tarjoaisivat ratkaisuja dilemmaan?

Liikkuvia utopioita, hidastamisen politiikkaa – tutkimus nuorista liikkeessä ilmastokriisin ajassa lähtee etsimään vastauksia näihin kysymyksiin. Tutkimusanalyysin kohteena ovat liikkuvaa elämäntapaa harjoittavat surf-matkaajat sekä nuoret ilmastoaktivistit. Tulokset paljastavat toiveita jostain nykytilannetta paremmasta, mutta myös tapoja elää toivottua muutosta todeksi tässä ja nyt – utooppista unelmointia ja arkipäivän utopioita. Surf-matkaajat ja nuoret ilmastoaktivistit peräänkuuluttavat myös kulttuurista muutosta ja poliittisia toimia, joiden myötä ilmastokriisin ja liikkuvuuden ristiriitaa voitaisiin ratkoa yhteiskunnassa laajemmin.

Nuorisotutkimusverkosto
Nuorisotutkimusseura
ISBN 978-952-372-036-7
ISSN 1799-9227
KI 30.1