

LAPPEENRANNAN-LAHDEN TEKNILLINEN YLIOPISTO LUT
LUT School of Energy Systems
Ympäristötekniikan koulutusohjelma
Kandidaatintyö

**KESTÄVYYSMUUTOS – POIKKEUSOLOJEN
KULUTTAJAKÄYTTÄYTYMINEN MUUTOSAJURINA**

**Sustainability Transition – Consumer Behavior in Emergency
Conditions as a Driver for Change**

Työn tarkastaja: Professori, KTT Lassi Linnanen

Työn ohjaaja: Tutkijaopettaja, dosentti, MMT Mirja Mikkilä

Lappeenrannassa 3.9.2020

Aapo Räsänen

TIIVISTELMÄ

Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
LUT School of Energy Systems
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

Aapo Räsänen

Kestävyysmuutos – Poikkeusolojen kuluttajakäyttäytyminen muutosajurina

Kandidaatintyö

2020

33 sivua, 8 taulukkoa, 14 kuvaa ja 2 liitettä

Työn tarkastaja: Professori, KTT Lassi Linnanen

Työn ohjaaja: Tutkijaopettaja, dosentti, MMT Mirja Mikkilä

Hakusanat: kestävyysmuutos, kestävä kulutus, poikkeusolot, kuluttajakäyttäytyminen,
Keywords: sustainability transition, consumer behavior, sustainable consumption, emergency conditions

Tämä kandidaatintyö käsittelee kestävyysmuutosta kuluttajakäyttäytymisen näkökulmasta. Tavoitteena on selvittää poikkeusolojen kuluttajakäyttäytymisen vaikutus kestävyysmuutokselle. Työssä kerrotaan liikenne- ja ruokasektorin ympäristöhaasteista, kuluttamisen merkityksestä kestävyysmuutokselle sekä kestävästä kuluttajakäyttäytymisestä. Sen lisäksi tarkastellaan, kuinka ihmisten kuluttajakäyttäytyminen ruoka- ja liikennesektorilla poikkeusolojen aikana on muuttunut.

Tutkimuksessa toteutettiin strukturoitu haastattelu, aineiston keräämiseksi. Tutkittavaksi joukoksi valittiin Lappeenrannan–Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijat. Tutkimustulosten mukaan poikkeusolojen aikana kuluttaminen on ollut kestävämpää. Tiivistettynä poikkeusolot on rajoittanut ihmisten kuluttamista. Ihmiset liikkuvat vähemmän, jolloin liikenteen määrä on vähentynyt, sekä mm. ruokahävikin määrä on vähentynyt. Lisäksi ihmisten suhtautuminen asioihin ja kuluttamiseen on muuttunut poikkeusolojen aikana. Jatkotutkimusten avulla voidaan tutkia, onko ihmisten kuluttajakäyttäytyminen pysynyt kestävämpänä vai palautunut takaisin normaaliin tilaan. Eli jatkotutkimusten avulla voidaan selvittää, onko kyseessä hetkellisestä vai pysyvämmästä muutoksesta.

Johtopäätöksien avulla voidaan sanoa, että koronapandemiaa voidaan pitää mahdollisuutena muuttaa kulutustottumukset kestävämmäksi pysyvästi. Kestävämmällä kuluttajakäyttäytymisellä edesautetaan kestävyysmuutosta ja täten voidaan ratkoa yhteiskunnallisia ongelmia.

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	4
1.1	Kyselylomakkeen toteuttaminen	5
1.2	Vastaajajoukko	6
1.3	Aineiston käsittely	6
2	KIRJALLISUUS	8
2.1	Kuluttaminen ja kestävyysmuutos	8
2.2	Kestävä kuluttajakäyttäytyminen	9
2.3	Ruokasektori	9
2.4	Liikennesektori	11
3	KYSELYTULOSTEN KÄSITTELY	14
3.1	Taustatiedot	14
3.2	Ruokasektorin tulokset	15
3.3	Liikennesektorin tulokset	24
3.4	Avoimet kysymykset	30
3.5	Tulosten yhteenveto	31
4	KESKUSTELU	33
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	34
6	YHTEENVETO	36
	LÄHTEET	37

LIITTEET

LIITE I. Kyselylomake

LIITE II. Avoimien kysymysten vastaukset

1 JOHDANTO

Vuonna 2020 ihmiskuntaa koeteltiin uudella haasteella. Tammikuussa 2020 maailman terveysjärjestö, WHO, julisti koronaviruksen COVID-19 kansainväliseksi terveysuhaksi ja lopulta maaliskuussa 2020 WHO julisti koronavirusepidemian maailmanlaajuiseksi pandemiaksi (WHO 2020). Ympäri maailmaa koronapandemia on pakottanut ihmisiä toimimaan poikkeavasti normaalista. Suomessa hallitus on asettanut rajoituksia, joilla estetään epidemian leviämistä Suomessa. Nämä rajoitukset ovat esimerkiksi, ihmisten siirtyminen etätöihin, koulujen sulkeminen ja suurten julkisten kokoontumisten kieltäminen. Pandemian myötä ihmisten liikkuminen on vähentynyt sekä ihmiset viettävät enemmän aikaa kodeissaan. Pandemian tuomat muutokset aiheuttavat muutosta mm. eri yhteiskunnallisten sektorien kasvihuonekaasupäästöissä.

Tässä työssä jäsennellään, kuinka COVID-19 pandemian myötä ihmisten liikkuminen ja ruoankulutus ovat muuttuneet, sekä arvioidaan kuinka pysyviä kyseiset muutokset ovat. Lisäksi työssä pohditaan muutosten merkitystä kestävyysmuutokselle. Keskeisimmät tutkimuskysymykset ovat:

- Kuinka COVID-19-pandemia on vaikuttanut ihmisten ruoan kulutukseen ja liikkumiseen?
- Kuinka poikkeustilan kuluttajakäyttäytymisen muutokset vaikuttavat kestävyysmuutokseen?

Työn tutkimusmenetelmänä käytetään kirjallisuuskatsausta sekä strukturoitua haastattelua. Kirjallisuuskatsauksessa käsitellään kestävästä kuluttajakäyttäytymisestä, tutkittavien yhteiskunnallisten sektoreiden ympäristövaikutuksia ja kestävyysmuutoksen haasteita. Strukturoidun haastattelun avulla selvitettiin, kuinka COVID-19-pandemia on vaikuttanut ihmisten kuluttajakäyttäytymiseen liikenne- ja ruokasektorilla, sekä kuinka haastateltavat kokevat liikkumisen ja ruuan kulutuksen muuttuvan seuraavassa vuodessa. Tässä työssä arvioidaan, millainen vaikutus poikkeustilan kuluttajakäyttäytymisen muutoksilla on kestävyysmuutokselle.

1.1 Kyselylomakkeen toteuttaminen

Työn aineiston kerääminen tapahtui kyselylomakkeella. Kyselyllä haluttiin tiedustella vastaajajoukon kuluttajakäyttäytyminen ennen poikkeustilaa ja poikkeustilan aikana. Tutkittaviksi yhteiskunnallisiksi sektoreiksi rajattiin ruoka- ja liikennesektori. Kyseiset sektorit valittiin tutkittavaksi, koska näillä sektoreilla mahdolliset poikkeustilasta aiheutuvat kulutustottumusmuutokset ovat helposti havaittavissa.

Kysely toteutettiin web-pohjaisella kyselysovelluksella, Webropolilla. Kysely on pääsääntöisesti strukturoitu, mutta sisältää kolme puoliksi strukturoitua kysymystä, eli avointa kysymystä, kyselyn lopussa. Strukturoidut kysymykset suunniteltiin siten, että vastaajajoukon kuluttajakäyttäytyminen ja sen muutokset olisivat helposti havaittavissa tuloksista. Ruokasektorin kysymyksillä tiedusteltiin ruoan laadullinen ja määrällinen kuluttaminen, ruokahävikin muodostuminen sekä ruokakauppakäyttäytyminen. Liikennesektorin kysymyksillä tiedusteltiin arkisen liikkumisen liikkumismuotoja, säännöllisesti henkilöautoilevien henkilöiden määrää, henkilöautoilun syitä, kaukoliikenteen liikkumismuotoja ja lentoliikkumisen määrää. Avoimilla kysymyksillä etsittiin toistuvia asioita vastaajien joukosta, jotka auttaisivat ymmärtämään tai tukemaan kyselyn tuloksia, sekä myös kuinka pysyväksi vastaajat kokevat poikkeustilan aiheuttamat muutokset. Lisäksi ovatko he kokeneet positiivisia muutoksia tai toimintatapoja, joita koronapandemian muutokset ovat tuoneet heidän arkeensa. Kyselyn kysymykset ovat luettavissa liitteissä.

Ennen kyselyn julkaisua vastaajajoukolle, kysely testattiin viidellä eri henkilöllä kyselyn validiteetin turvaamiseksi. Kun kysely oli saatu valmiiksi, kysely julkaistiin vastaajajoukolle käyttäen eri viestintäkanavia, joita ympäristötekniikan opiskelijat käyttävät. Näitä viestintäkanavia olivat mm. viikoittainen sähköposti ”Pelleposti”, joka tulee ympäristötekniikan opiskelijoille, ympäristötekniikan opiskelijoiden Telegram- ja WhatsApp-ryhmät, sekä ympäristötekniikan opiskelijoiden Facebook-sivu.

1.2 Vastaajajoukko

Kyselyn vastaajajoukoksi valittiin Lappeenrannan–Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijat. Ympäristötekniikan opiskelijat valittiin haastateltavaksi ryhmäksi sen perusteella, että he ovat tavoiteltavissa uudelleen jatkotutkimukseen tarvittaessa.

Lappeenrannan–Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijat koostuvat nuorista aikuisista, jotka ymmärtävät yhteiskunnallisten ongelmien, kuten ilmastonmuutoksen, vakavuuden. Ympäristötekniikan koulutus syventyy ympäristöongelmiin ja näiden ratkaisuihin. Täten valittu vastaajajoukko on tietoinen mm. liikenteen ympäristöongelmista ja eri ruokavalioiden ympäristövaikutuksista.

1.3 Aineiston käsittely

Kun aineisto saatiin kerättyä, aloitettiin tämän analysoiminen. Aineiston strukturoitujen kysymysten tulokset analysointiin kvantitatiivisesti, eli tilastollisesti. Avoimien kysymysten vastauksien käsittely tapahtui kvalitatiivisesti, eli laadullisesti.

Kvantitatiivisen, eli tilastollisen tutkimuksen avulla ratkaistaan lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä, sekä tutkimuksessa aineistosta pyritään tekemään yleistyksiä kerätystä aineistosta (Heikkilä 2014). Tilastollisen tutkimuksen avulla työn aineistosta muodostetaan eri taulukoita ja kuvaajia. Kun tiedetään tilanne ennen ja koronapandemian aikana, voidaan verrata tuloksia käyttäen taulukoita ja kuvaajia, jolloin kuluttajakäyttäytymisen eroavaisuudet tilanteiden välillä on nähtävissä. Tuloksista tehdään asianmukaisia johtopäätöksiä aineistosta tehtyjen yleistyksien avulla. Tilastollisen tutkimuksen avulla voidaan vastata ensimmäiseen tutkimuskysymykseen ”Kuinka COVID-19 pandemia on vaikuttanut ihmisten ruoan kulutukseen ja liikkumiseen?”.

Kvalitatiivinen, eli laadullinen tutkimus auttaa ymmärtämään tutkimuskohdetta ja sen käyttäytymisen ja päätösten syitä (Heikkilä 2014). Avointen kysymysten vastausten laadullinen analysointi auttaa ymmärtämään, mistä kuluttajakäyttäytymisen muutokset johtuvat. Laadullinen analysointi antaa paremman käsityksen kuluttajakäyttäytymisen muutoksista ja siitä, kuinka pysyviä muutokset ovat.

2 KIRJALLISUUS

Kirjallisuusosion alussa käsitellään kestävyysmuutosta kulutustottumusten näkökulmasta. Lisäksi käsitellään kestävästä kuluttajakäyttäytymistä ja lopuksi käydään läpi tutkittavia yhteiskunnallisia sektoreita ja niiden ympäristöongelmia.

2.1 Kuluttaminen ja kestävyysmuutos

Nyky-yhteiskuntaan on muodostunut rakenteellisia ongelmia useammalle yhteiskunnalliselle sektorilla. Liikenne- ja ruokasektorit ovat vain muutamia näistä yhteiskunnallisista sektoreista. Voimakkaat ympäristörasitteet, kuten liikenteen hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöt, energian tuotannosta muodostuvat hiilidioksidipäästöt sekä karjatalouden ammoniakkipäästöt, ovat näiden ongelmien tulos. Kyseiset ongelmat ovat juurtuneet yhteiskunnan kuluttamiseen ja tuotantoprosesseihin. (Elzen et al. 2004, 1.)

Kuluttaminen voidaan luokitella välttämättömyys- ja valinnaiskuluttamiseen. Välttämättömyyskuluttamiseen luokitellaan kuluttamien, jolla tyydytetään perustarpeet. Perustarpeiksi määritellään olevan ”tietty luokka tavoitteita, joita voidaan pitää universaalina”. Valinnaiskuluttamisessa ihmisten halut ovat ”tavoitteita, joka johtuvat mieltymyksistä ja kulttuurista”. Ihmisen kolmena perustarvetta ovat terveys, itsenäisyys ja osallistuminen. Välttämättömyyskulutuksen määrää ei voida vähentää, kun taas valinnaiskuluttamisen kuluttamista voidaan. (Gough 2015, 1195–1198.)

Heiskanen et al. (2014, 27–28 & 34) esittävät, että kuluttamistottumusten muutoksilla on paljon potentiaalia vaikuttaa maailmanlaajuiseen luonnonvarojen käyttöön sekä ympäristövaikutuksiin. Kuluttamistottumus muutosten avulla voidaan vaikuttaa ihmiskuntaan vaikuttaviin ongelmiin mm. ilmastonmuutokseen. Kestävä kulutuspolitiikka on tärkeänä tekijänä kulutustottumusten aiheuttamien vaikutusten vähentämisessä. Kestävä kulutuspolitiikka määritellään yleisen politiikan toimenpiteiksi, joiden tavoitteena on vähentää ympäristöön liittyvien ongelmien lisäksi muita pitkän aikavälin globaaleja luonnonvaroja koskevia ongelmia, vaikuttamalla kulutukseen ja tuotantoon. Toisaalta onko yksittäiseen kuluttamiseen hyväksyttävää puuttua. (Heiskanen et al. 2014, 27–28 & 34.)

2.2 Kestävä kuluttajakäyttäytyminen

Kuluttajakäyttäytymisellä tarkoitetaan kuluttajien käytöksiä, joita yksilöt, ryhmät tai organisaatiot tekevät valitessaan, ostaessaan, käyttäessään tai hylkiessään tuotteita, palveluita, ideoita tai kokemuksia. Yleisesti kuluttajakäyttäytymisellä voidaan selvittää mitä, mistä ja milloin kuluttajat ostavat. Kuluttajakäyttäytymiseen vaikuttavat eri tekijät, vaikuttavia tekijöitä ovat sosiaaliset, henkilökohtaiset ja psykologiset tekijät. (Solomon 2013.)

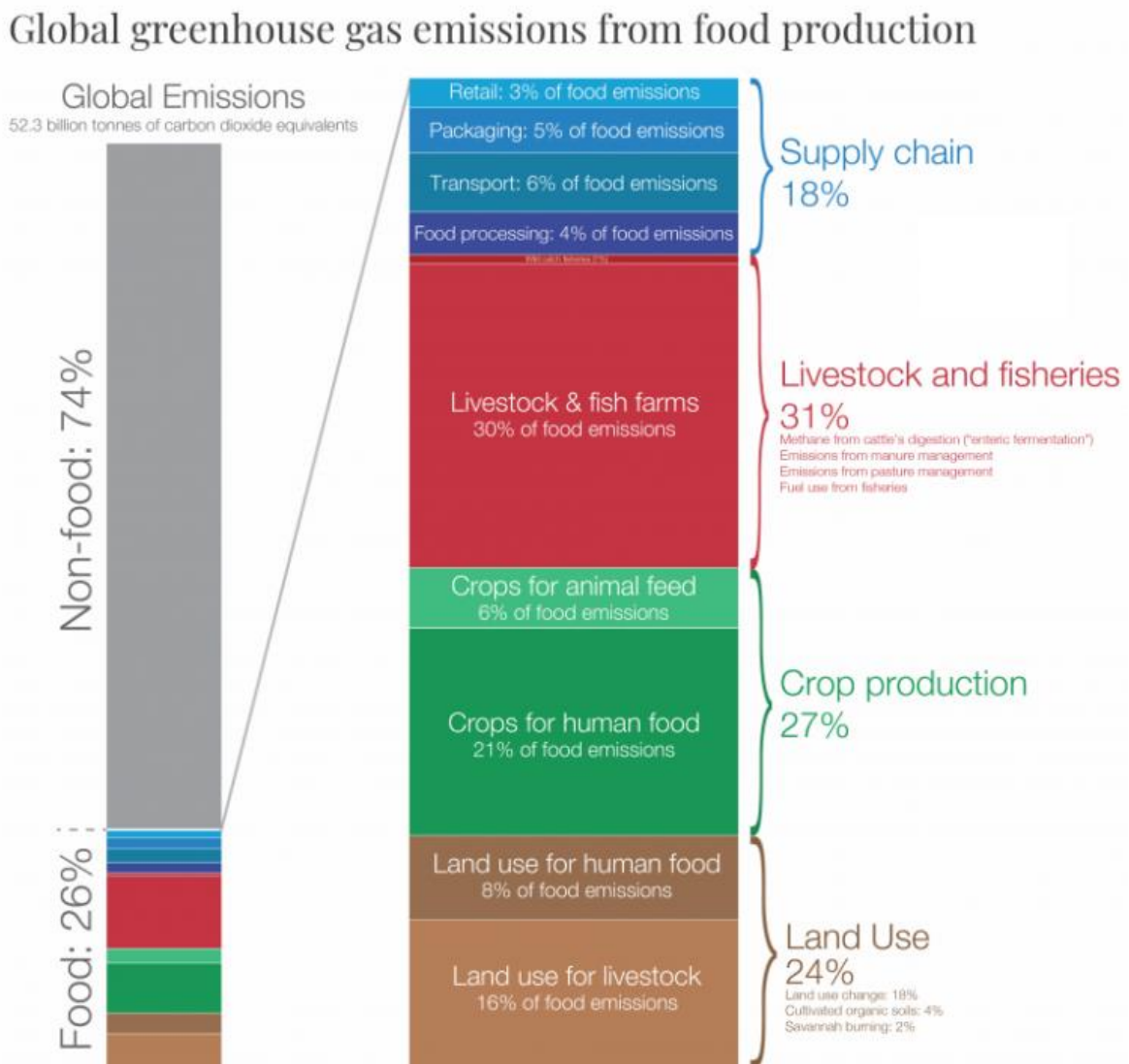
Suurin osa ihmisistä haluaa elää ja tyydyttää tarpeensa turmelematta ympäristöä. Huomioiden tämä näkökulma; kestävästä kuluttajakäyttäytymisestä pidetään, käyttäytymistä, jossa päätöksen teko ajautuu ympäristövaikutuksista. Kestävässä kuluttajakäyttäytymisessä päätöksen teossa tavoitteena on hillitä ympäristövaikutuksia, joita omien tarpeiden tyydyttämisessä muodostuu. (Trudel 2018.)

2.3 Ruokasektori

Ilmastonmuutoksen hillitsemiskeinot monesti keskittyvät puhtaisiin energiaratkaisuihin, eli ydinvoiman ja uusiutuvien energialähteiden käyttöönottoon, energiatehokkuuden parantamiseen tai vähähiilisen liikennejärjestelmän toteuttamiseen. Maailman ruokajärjestelmät, joissa huomioidaan ruoantuotanto ja maatalojen jälkeiset prosessit, kuten ruoan prosessointi ja jakelu, ovat suuria ympäristökuormittajia. Toistaiseksi ruokajärjestelmien kehittämiseen ei löydy kannattavia ratkaisuja. (Ritchie 2020a.)

Veden, ruoan, ja energian yhteyttä voidaan pitää tärkeänä kohtana kestävä kehityksen edistämiseksi ja ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Maailman väestön kasvu ja rikastuminen ovat nostattanut kysyntää voimakkaasti näillä kolmella alalla. (UN-WATER 2020.) Kysynnän nousumisen lisäksi, nämä kolme alaa ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa; ruoantuotanto tarvitsee vettä ja energiaa, perinteinen energiantuotanto vaatii vesivaroja ja maatalous toimii potentiaalisena energianlähteenä (Ritchie 2020a). Näiden kriittisten alojen kytkösten takia tarvitaan kaikille sopiva lähestymistapa, jolla varmistetaan ruoka- ja vesiturvallisuuden lisäksi kestävä energiantuotanto ja maatalous maailmanlaajuisesti (UN-WATER 2020).

Maailman ruokaketjut muodostavat noin neljännesosan maailman kasvihuonekaasupäästöistä. Peräti 26 % maailman kasvihuonekaasupäästöistä muodostaa ruokajärjestelmistä (Poore ja Nemecek 2019). Ruokajärjestelmien päästöjen lähteet voidaan jakaa neljään suurempaan lohkoon; maankäyttöön (engl. land use), viljelykasvien tuotantoon (engl. crop production), karja ja kalastukseen (engl. livestock and fisheries) sekä toimitusketjuun (engl. supply chain) (Ritchie 2020a). Näiden lohkojen päästösuudet ovat nähtävissä kuvassa 1.



Kuva 1. Ruokasektorin kasvihuonekaasupäästöt jaettuina päästölähteisiin. (Ritchie 2020a.)

Osa ruokasektorin kasvihuonekaasupäästöistä johtuvat ruokahävikistä. Ruokahävikillä tarkoitetaan syömäkelpoista ruokaa, joka on joutunut jätteeksi syystä tai toisesta. Ruokahävikkiä voi muodostua ruokaketjun eri vaiheissa. Ruokahävikkiä voi syntyä mm. toimitusketjussa, jossa ruoka on säilytetty huonosti, tai ruokaa on voitu heittää pois jälleenmyyjien tai kuluttajien toimesta (Ritchie 2020).

Poore ja Nemecek (2019, s. 4) tutkimuksessaan arvioivat, että toimitusketjussa muodostuva ruokahävikki muodostaa 15 % ruokasektorin päästöistä. Lisäksi ruoan pakkaamisesta, jake-
lusta ja myynnistä muodostuu ruokahävikkiä, jonka osuus on 9 % ruokasektorin päästöistä. Täten ruokahävikin kokonaisuus on 24 % ruokasektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Toisin sanoen, 24 % kaikista tuotetuista ruoista ei koskaan syödä. Paketoimalla ruoat kestävämmiin ja hyödyntämällä paremmin prosessien sivutuotteita, ruokahävikkiä voitaisiin vähentää. Tiedottamalla ruoantuottajia, -toimittajia ja -jälleenmyyjiä, voitaisiin kannustaa heitä vähentämään ruokahävikkiä omien resurssien mukaan. (Poore ja Nemecek 2019.)

Rohm et al. (2017, 17) ilmaisevat suuren potentiaalisen ruokahävikin määrän vähentämisessä kannustamalla ihmisiä kuluttamaan viollisia tuotteita, jotka ovat edelleen syömäkelpoisia. Suuri määrä ruokahävikistä muodostuu tuotteista, jotka ovat fyysiseltä ulkonäöltä puutteellisia, kuten haljenneet keksit tai ruokapakkaukset virheellisillä etiketeillä. Jälleenmyyjätasolla kuluttajia voidaan kannustaa ostamaan virheellisiä tuotteita mm. alennuksilla. (Rohm et al. 2017.)

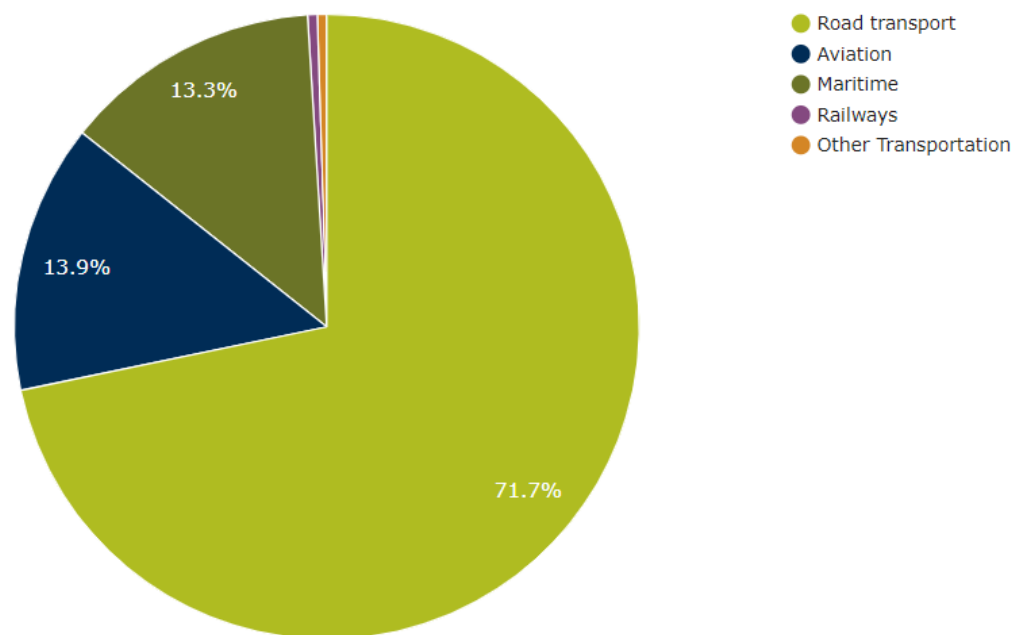
2.4 Liikennesektori

Liikenteellä on tärkeä rooli yhteiskunnassa ja taloudessa. Tehokkaalla ja helposti käytettävissä olevalla liikenteellä on suuri vaikutus yhteiskunnan toimivuuteen. Liikenne aiheuttaa ongelmia, vaikkakin se on tärkeä osa yhteiskuntaa ja jokapäiväistä elämää. Liikenne on suurimpia ympäristörasitteiden lähteitä. Liikenteestä aiheutuu meteliä, pienhiukkas- ja kasvihuonekaasupäästöjä, jolloin liikenne edesauttaa ilmastonmuutosta. (EEA 2020.)

Euroopan kuluttamasta energiasta kolmasosa kuluu liikenteeseen. Suurin osa tästä energiasta tuotetaan öljystä. Täten liikenne on vastuussa suurimmasta Euroopan kasvihuonekaasupäästöjen osuudesta. Monet sektorit, kuten teollisuus ja sähköntuotanto, ovat hillinneet ja laskeutuneet päästöjään verraten vuoden 1990 tasoihin, kun taas liikenteen päästöt ovat nousseet. Liikennesektori asettaa suuren esteen Euroopan asettamille ilmastosuojelutavoitteille. (EEA 2020.)

Liikennesektori vastasi 27 % Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2017. Liikenteen päästöt vuonna 2017 olivat 2,2 % korkeammat kuin vuonna 2016. Jos lento- ja meriliikennettä ei huomioitaisi, liikennesektorin osuus olisi 22 % Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä. Tästä nähdään tieliikenteen laaja merkitys päästöjen muodostumiselle. Kuvaan 2 on eritelty eri liikkumismuotojen osuudet liikennesektorin vuoden 2017 kasvihuonekaasupäästöistä. (EEA 2019.)

EU (Convention) – Share of transport greenhouse gas emissions



Kuva 1. Liikennesektorista muodostuvien päästöjen osuudet vuonna 2017. (EEA 2019.)

Lentoliikenne on edelleen yksi nopeinten kasvavista ja saastuttavimmista kasvihuonekaasupäästöjen lähteistä. Henkilön edestakainen lento Pariisista New Yorkiin muodostaa lähes yhtä paljon päästöjä, kuin keskiverto eurooppalaisen kodin lämmittämisestä vuodessa. Henkilökilometrien ja kuljetussuoritteiden kysynnän nousun takia kasvihuonekaasupäästöt kansainvälillisestä lentoliikenteestä on moninkertaistunut vuoden 1990 tasoista, noussut peräti 129 %. Vuonna 2020 maailman lentoliikenteen päästöt olivat 70 % korkeammat kuin vuonna 2005. Lisäksi kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, ICAO, arvioi, että ilman toimenpiteitä, ilmailun päästöt voivat kasvaa yli 300 % vuoteen 2050 mennessä. (Europa 2020.)

3 KYSELYTULOSTEN KÄSITTELY

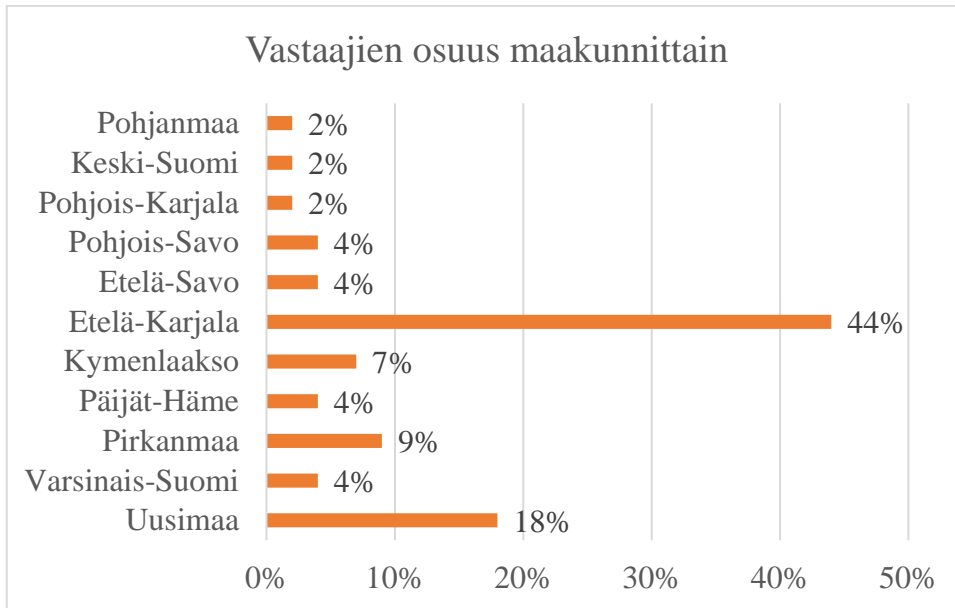
Tässä työn osiossa käsitellään kyselylomakkeen tuloksia. Kyselystä saatujen tulosten perusteella tehdyt johtopäätökset käsitellään myöhemmin. Osiossa esitellään kyselytuloksia kuvaajien ja sanallisten selityksien avulla. Kyselylomake on luettavissa liitteissä.

3.1 Taustatiedot

Kyselylomake julkaistiin Lappeenrannan-Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijoille ja kyselyyn vastasi 45 opiskelijaa. Otanta kyselyyn oli odotettua ja toivottua vähäisempi. Huomioiden myös, että kysely avattiin 113 kertaa ja vastaaminen oli aloitettu 67 kertaa, mutta vain 45 vastausta palautettiin.

Kyselyyn vastaajista 93 % olivat 20–25-vuotiaita. Muita edustettuja ikäluokkia olivat alle 20-vuotiaat ja 25–30-vuotiaat. Tosin näiden ikäluokkien osuudet olivat pienet, 5 % oli 25–30-vuotiaita ja loput 2 % oli alle 20-vuotiaita. Vastaajien ikäluokkajakaumassa ei ole mitään yllätyksiä, ikäluokkajakauma oli ennalta arvattavissa, koska jo vastaajajoukon kuvauksessa vastaajajoukko kuvattiin koostuvan nuorista aikuisista. Vastaajista 76 % oli naisia ja loput 24 % miehiä.

Kuvassa 3 on vastaajien määrä maakunnittain. Vastauksia kyselyyn tuli ympäri Suomea huolimatta siitä, että vastaajajoukko koostuu Lappeenrannan-Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijoista. Eli monet opiskelijoista on muuttanut mm. vanhemmilleen koronapandemian aikana. Vastauksia tuli eniten Etelä-Karjalasta ja Uudeltamaalta.



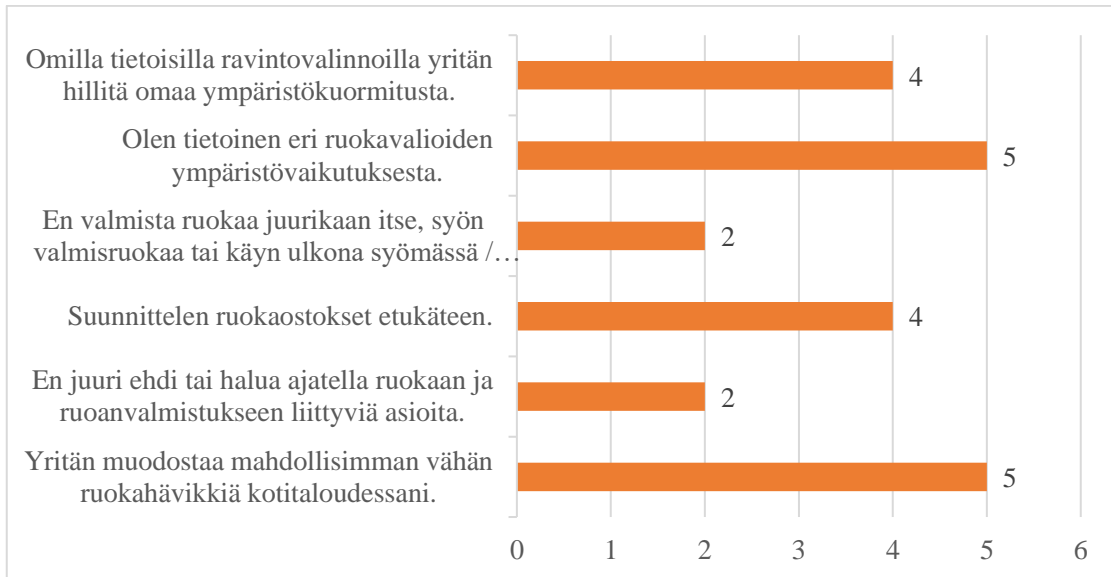
Kuva 3. Vastaajien määrä maakunnittain. (Kysymys 3.)

3.2 Ruokasektorin tulokset

Kappaleessa 3.2 käsitellään ruokasektoriin liittyviä kyselytuloksia. Kysymyksillä tiedusteltiin ruokasektorin tilanne ennen ja koronapandemian aikana. Aluksi käsitellään tulokset, jotka taustoittavat koronapandemiaa edeltävän tilanteen, minkä jälkeen käsitellään koronapandemian aikaiset tulokset.

Ruokatottumukset kysyttiin väittämillä, joiden avulla nähdään vastaajien asenteita, liittyen ruoankuluttamiseen. Väittämät ja tulosten tyypilliset vastaukset, eli mediaanit, ovat esitelty kuvassa 4 ja tarkemmin taulukossa 1. Väittämien asteikko menee seuraavasti:

- 1 = Ei kuvaa minua lainkaan
- 5 = Kuvaa minua todella hyvin
- 6 = En osaa sanoa



Kuva 4. Ruoka-asenteiden taustoittamisen väittämät ja tulosten mediaanit. (Kysymys 4.)

Taulukko 1. Ruoka-asenteiden taustoittamisen väittämät ja niiden tulokset. (Kysymys 4.)

	1	2	3	4	5	6	Keskiarvo
Yritän muodostaa mahdollisimman vähän ruokahävikkiä kotitaloudessani.	0 %	0 %	4 %	31 %	62 %	2 %	4,62
En juuri ehdi tai halua ajatella ruokaan ja ruoanvalmistukseen liittyviä asioita.	31 %	42 %	16 %	11 %	0 %	0 %	2,07
Suunnittelen ruokaostokset etukäteen.	4 %	4 %	22 %	49 %	20 %	0 %	3,76
En valmista ruokaa juurikaan itse, syön valmisruokaa tai käyn ulkona syömässä / tilaan noutoruokaa	38 %	47 %	13 %	2 %	0 %	0 %	1,80
Olen tietoinen eri ruokavalioiden ympäristövaikutuksesta.	0 %	2 %	11 %	33 %	51 %	2 %	4,40
Omilla tietoisilla ravintovalinnoilla yritän hillitä omaa ympäristökuormitusta.	4 %	4 %	22 %	33 %	33 %	2 %	3,93

Kyselyssä kysyttiin ruoan laadullisia kuluttamista. Vastaaminen tapahtui valitsemalla sopivin vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten tietyn tuotteen tai ruokalajin kuluttamista. Tämän avulla voidaan huomata muutokset laadullisessa kuluttamisessa ruokalajeittain. Taulukossa 2 on kirjattu kyseisen kysymyksen tulokset. Taulukossa prosenttimäärät kertovat vastaajaosuu- den kyseiseen kohtaan. Esimerkiksi, taulukossa ensimmäisellä rivillä kysytään hedelmien kuluttamisesta. ”Päivittain”-sarakkeen kohdalla on merkitty 45 %. Tämä tarkoittaa, että 45 % vastaajista vastasi kuluttavansa hedelmiä päivittäin.

Taulukko 2. Ruoan laadullinen kuluttaminen ennen koronapandemiaa. (Kysymys 5.)

	Päivit- tään (1)	Useita kertoja vii- kossa (2)	Kerran viikossa (3)	Muuta- mia ker- toja kuukau- dessa (4)	Harvem- min kuin kerran kuukau- dessa (5)	Ei lain- kaan (6)	Keski- arvo
Hedelmiä	45 %	31 %	20 %	4 %	0 %	0 %	1,84
Vihanneksia ja juureksia	53 %	42 %	5 %	0 %	0 %	0 %	1,51
Riisiä tai pastaa	13 %	67 %	18 %	2 %	0 %	0 %	2,09
Kalaa	0 %	4 %	29 %	29 %	18 %	20 %	4,20
Lihaa	16 %	40 %	9 %	9 %	2 %	24 %	3,16
Kasvisproteiinivalmisteet (soija, tofu, nyhtökaura jne.)	11 %	40 %	20 %	7 %	18 %	4 %	2,93
Leipää	67 %	27 %	2 %	2 %	2 %	0 %	1,47
Maitoa	24 %	18 %	7 %	4 %	11 %	36 %	3,67
Juustoa	40 %	29 %	9 %	13 %	0 %	9 %	2,31
Muita maitovalmisteita (esim. jogurtti, piimä, rahka jne.)	16 %	36 %	16 %	16 %	2 %	16 %	3,00
Valmisruokaa	2 %	7 %	31 %	24 %	27 %	9 %	3,93
Noutoruokaa	0 %	2 %	9 %	44 %	38 %	7 %	4,38
Mehuja tai virvoitusjuomia	18 %	18 %	27 %	22 %	11 %	4 %	3,04
Kahvia tai teetä	62 %	11 %	4 %	16 %	0 %	7 %	2,00
Kasvisperäiset tuotteet (esim. vegaaniset jogurtit...)	20 %	18 %	13 %	22 %	16 %	11 %	3,29

Taulukossa 2 keskiarvosarakkeen arvo viittaa, kuinka yleisesti kyseistä tuotetta kulutetaan. Mitä lähempänä keskiarvo on ykköstä, sitä yleisempää kyseisen tuotteen kuluttaminen on, ja mitä lähempänä keskiarvo on kuutosta, sitä harvempaa kyseisen tuotteen kuluttaminen on.

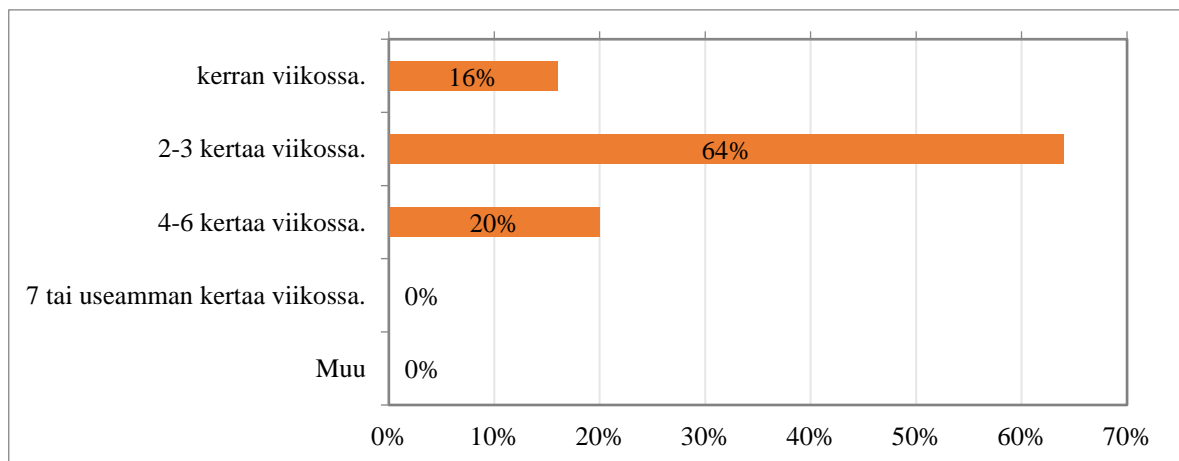
Ruokahävikin kysely toteutui samankaltaisella formaatilla kuin ruoan laadullinen kysely. Taulukkoon 3 on kirjattu ruokahävikin muodostumisen syyt ja yleisyys vastaajien joukossa.

Taulukko 3. Ruokahävikin muodostumisen syyt ja yleisyys ennen koronapandemiaa. (Kysymys 6.)

	Päivittäin (1)	Useita kertoja viikossa (2)	Kerran viikossa (3)	Muutamia kertoja kuukaudessa (4)	Harvemmin kuin kerran kuukaudessa (5)	Ei lainkaan (6)	Keskiarvo
Lautastähteitä heitetään pois.	0 %	7 %	16 %	18 %	20 %	40 %	4,71
Ruoanvalmistuksesta ylijääneitä ruokia heitetään pois.	0 %	7 %	9 %	24 %	33 %	27 %	4,64
Ruoka kuivui tai homehtui.	0 %	2 %	13 %	36 %	38 %	11 %	4,42
Päiväys oli vanhentunut.	0 %	0 %	9 %	24 %	47 %	20 %	4,78
Ruoan valmistaminen epäonnistui, kelvoton ruoka roskeihin.	0 %	0 %	4 %	2 %	31 %	62 %	5,51
Muu, mikä	0 %	11 %	0 %	0 %	22 %	67 %	5,33

Muita syitä, joita esiintyi vastaajien joukossa, olivat seuraavat: ”kylmätuote unohtui pöydälle (esim. voi, juusto...)” ja ”ruokaa ei olisi tullut syödyksi”.

Koronapandemian aikana rajoitukset muuttivat ihmisten arkista liikkumista. Mm. koulut, elokuvateatterit ja ravintoloita suljettiin, jolloin ihmisten liikkuminen vähentyi. Kyselytulosten avulla halutaan nähdä, näkyykö liikkumisen vähentyminen ruokakauppa käyntikerroissa. Kuvasta 5 voidaan nähdä vastaajien viikoittainen lukumäärä ruokakauppa käyntikerroille.

**Kuva 5.** Ruokakauppa käyntikerrat ennen koronapandemiaa. (Kysymys 7.)

Koronapandemian aikaisten muutosten hahmottamiseksi vastaajia pyydettiin ottamaan kantaa väittämiin, joiden avulla voi nähdä kokevatko itse vastaajat mitään muutosta. Väittämät ja niiden tulokset ovat kirjattu taulukkoon 4. Väittämien vastausasteikko oli seuraava:

- 1 = Vähentynyt voimakkaasti
- 3 = Pysynyt samana
- 5 = Kasvanut voimakkaasti
- 6 = En osaa sanoa

Taulukko 4. Koronapandemian aikaisia muutoksia kuvaavat väittämät ja niiden tulokset. (Kysymys 11.)

	1	2	3	4	5	6	Keski-arvo
Ruoankulutukseni on	2 %	13 %	42 %	38 %	4 %	0 %	3,29
Ruokahävikin määrä kotitaloudessani on	4 %	11 %	71 %	13 %	0 %	0 %	2,93
Ulkona syöminen / ruokien kotiin tilaaminen on	13 %	22 %	29 %	33 %	2 %	0 %	2,89
Lihan syöminen on	0 %	13 %	78 %	9 %	0 %	0 %	2,96
Kasvisperäisien lihan korvaajien / kasvisruokien syöminen on	0 %	13 %	71 %	13 %	2 %	0 %	3,04

Taulukosta 4 nähdään, että noin puolet vastaajista kokevat, että heidän ruoankuluttamisensa olisi kasvanut. Toinen puolisko kokee, että ruoankuluttaminen on pysynyt samana. Lihan ja kasvisruokien kuluttamisessa ei ole tapahtunut muutosta.

Taulukkoon 5 on kirjattu koronapandemian aikainen ruoan laadullinen kuluttaminen. Koronapandemiaa edeltävien ja aikaisten tulosten eroavaisuus on laskettu sulkujen sisälle taulukossa. Vihreällä merkatut luvut viittaavat vastausten nousuun, punaisella merkatut viittaavat vastausten vähenemiseen.

Taulukko 5. Koronapandemian aikainen ruoan laadullinen kuluttaminen. (Kysymys 8.)

	Päivittäin (1)	Useita kertoja viikossa (2)	Kerran viikossa (3)	Muutamia kertoja kuukaudessa (4)	Harvemmin kuin kerran kuukaudessa (5)	Ei lainkaan (6)	Keskiarvo
Hedelmiä	51 % (+6 %)	29 % (-2 %)	11 % (-9 %)	7 % (+2 %)	0 %	2 % (+2 %)	1,82 (1,84)
Vihanneksia ja juureksia	51 % (-2 %)	42 %	4 % (-1 %)	2 % (+2 %)	0 %	0 %	1,58 (1,51)
Riisiä tai pastaa	13 %	60 % (-7 %)	20 % (+2 %)	4 % (+2 %)	0 %	2 % (+2 %)	2,24 (2,09)
Kalaa	0 %	9 % (+4 %)	36 % (+7 %)	24 % (-4 %)	13 % (-4 %)	18 % (-2 %)	3,96 (4,20)
Lihaa	13 % (-2 %)	44 % (+4 %)	11 % (+2 %)	4 % (-4 %)	4 % (+2 %)	22 % (-2 %)	3,09 (3,16)
Kasvisproteiinivalmisteet (soija, tofu, nyhtökaura jne.)	13 % (+2 %)	38 % (-2 %)	18 % (-2 %)	13 % (+7 %)	7 % (-11 %)	11 % (+7 %)	2,96 (2,93)
Leipää	60 % (-7 %)	27 %	7 % (+4 %)	2 %	0 % (-2 %)	4 % (+4 %)	1,69 (1,47)
Maitoa	27 % (+2 %)	18 %	9 % (+2 %)	4 %	11 %	31 % (-4 %)	3,49 (3,67)
Juustoa	38 % (-2 %)	40 % (+11 %)	7 % (-2 %)	9 % (-4 %)	0 %	7 % (-2 %)	2,13 (2,31)
Muita maitovalmisteita (esim. jogurtti, piimä, rahka jne.)	24 % (+9 %)	40 % (+4 %)	9 % (-7 %)	9 % (-7 %)	4 % (+2 %)	13 % (-2 %)	2,69 (3,00)
Valmisruokaa	0 % (-2 %)	13 % (+7 %)	18 % (-13 %)	24 %	36 % (+9 %)	9 %	4,09 (3,93)
Noutoruokaa	0 %	11 % (+9 %)	11 % (+2 %)	38 % (-7 %)	31 % (-7 %)	9 % (+2 %)	4,16 (4,38)
Mehuja tai virvoitusjuomia	24 % (+7 %)	24 % (+7 %)	22 % (-4 %)	18 % (-4 %)	4 % (-7 %)	7 % (+2 %)	2,73 (3,04)
Kahvia tai teetä	64 % (+2 %)	11 %	7 % (+2 %)	7 % (-9 %)	4 % (+4 %)	7 %	1,96 (2,00)
Kasvisperäiset tuotteet (esim. vegaaniset jogurtit...)	18 % (-2 %)	27 % (+9 %)	9 % (-4 %)	11 % (-11 %)	24 % (+9 %)	11 %	3,31 (3,29)
EROAVAISSUUS YHT.	+10 %	+44 %	-21 %	-38 %	-4 %	+7 %	

Taulukosta 5 huomaa, että koronapandemian edeltävissä ja aikaisissa tuloksissa on eroavaisuuksia. Tulosten keskiarvot ovat laskeneet, joka viittaisi ruoan kuluttamisen kasvuun. Koronapandemian aikana ruokaa kulutetaan kodeissa enemmän kuin ennen koronapandemiaa.

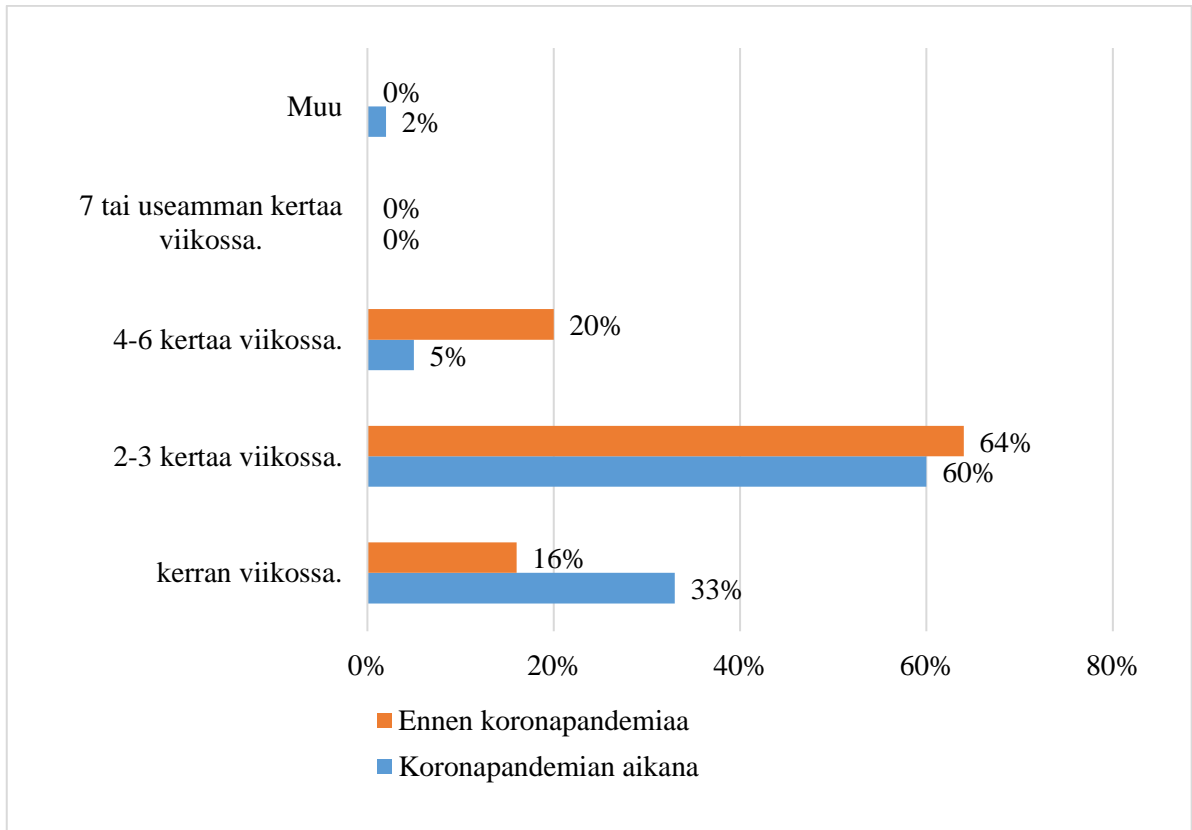
Koronapandemian aikainen ruokahävikin muodostuminen on nähtävissä taulukossa 6. Taulukkoon on lisätty, kuinka paljon tulos on muuttunut koronapandemiaa edeltävästä tuloksesta sulkujen sisälle.

Taulukko 6. Ruokahävikin muodostuminen ennen ja koronapandemian aikana. (Kysymys 9.)

	Päivittäin (1)	Useita kertoja viikossa (2)	Kerran viikossa (3)	Muutamia kertoja kuukaudessa (4)	Harvemmin kuin kerran kuukaudessa (5)	Ei lainkaan (6)	Keskiarvo
Lautastähteitä heitetään pois.	0 %	11 % (+4 %)	9 % (-7 %)	18 %	24 % (+4 %)	38 % (-2 %)	4,69 (4,71)
Ruoanvalmistuksesta ylijääneitä ruokia heitetään pois.	0 %	4 % (-2 %)	16 % (+7 %)	20 % (-4 %)	24 % (-9 %)	36 % (+9 %)	4,71 (4,64)
Ruoka kuivui tai homehtui.	0 %	4 % (+2 %)	11 % (-2 %)	36 %	36 % (-2 %)	13 % (+2 %)	4,42 (4,42)
Päiväys oli vanhentunut.	0 %	0 %	11 % (+2 %)	24 %	42 % (-4 %)	22 % (+2 %)	4,76 (4,78)
Ruoan valmistaminen epäonnistui, kelvoton ruoka roskeen.	0 %	0 %	0 % (-4 %)	2 %	27 % (-4 %)	71 % (+9 %)	5,69 (5,51)
Muu, mikä	0 %	0 % (-11 %)	0 %	0 %	29 % (+6 %)	71 % (+5 %)	5,71 (5,33)
EROAVAISUUS YHT.	0 %	-7 %	-4 %	-4 %	-9 %	+25 %	

Vastausten määrä on lisääntynyt ”Ei lainkaan”-sarakeessa ja samalla vastauksien määrä muissa sarakeissa oli vähentynyt. Toisin sanoen ruokahävikin muodostuminen on harventunut.

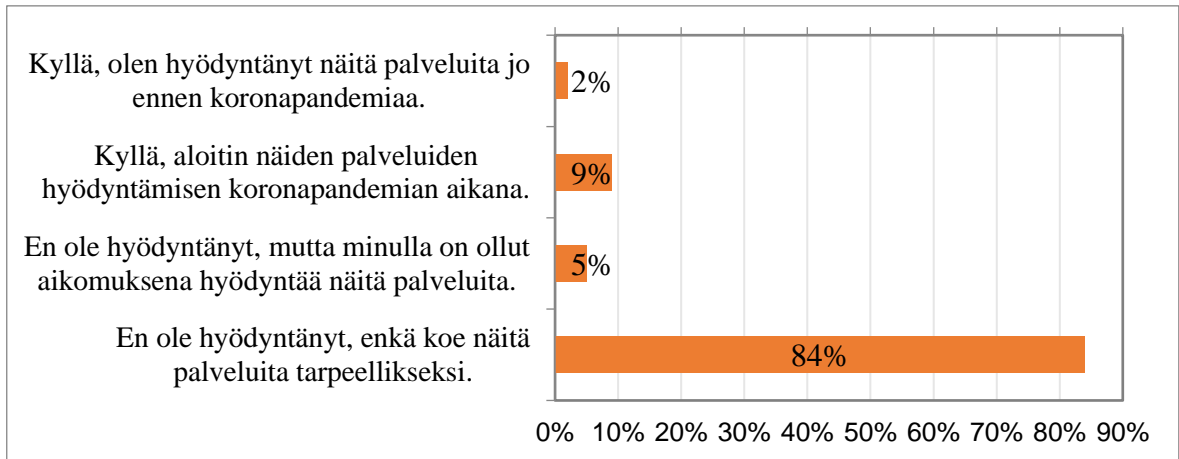
Kuvaan 6 on asetettu koronapandemiaa edeltävien ja aikaisten ruokakauppa käyntikertojen lukumäärät.



Kuva 6. Ruokakauppakäyntikerrat ennen ja koronapandemian aikana. (Kysymys 10.)

Kuvasta 6 voi nähdä, että ruokakauppakäyntikerrat ovat vähentyneet koronapandemian aikana. Ruokaostokset tehtiin kerran viikossa, ja ostoskerralla ostettiin enemmän elintarvikkeita. Muita määriä ruokakauppa käynneille oli, kerran kahdessa viikossa.

Tartuntariskin välttämiseksi ruokaostokset voi tehdä hyödyntämällä ruokakauppojen verkkopalveluita. Opiskelijoilta kysyttiin ruokakauppojen verkkokaupoista ja kotiin tilauksista. Mm. K-Market tarjoaa näitä palveluita. Opiskelijoilta kysyttiin, ovatko he hyödyntäneet näitä palveluita ennen tai koronapandemian aikana. Kuvassa 7 on kyseisen kysymyksen tulokset.



Kuva 7. Ruokakauppojen verkkokauppapalveluiden hyödyntäminen opiskelijoiden keskuudessa. (Kysymys 12.)

Kuvasta 7 huomataan, että ruokakauppojen verkko- ja tilauspalvelut eivät ole suosiossa opiskelijoiden keskuudessa. Harvat on hyödyntänyt tai miettinyt hyödyntävänsä kyseisiä palveluita. Valtaosa vastaajajoukosta ei koe ruokakauppojen verkkopalveluita tarpeelliseksi.

3.3 Liikennesektorin tulokset

Liikennesektoriin liittyvät kyselytulokset käsitellään kappaleessa 3.3. Kyselyssä kysytään vastaajien suosimat liikkumismuodot ja liikkumistavat ennen koronapandemiaa ja koronapandemian aikana. Tulokset käsitellään samassa järjestyksessä, jossa ruokasektorin tulokset käsiteltiin.

Liikennesektorin tilanteen taustoittaminen alkoi esittämällä väittämiä. Väittämien avulla selvitettiin, kuinka moni vastaajista omistaa tai käyttää säännöllisesti henkilöautoa, sekä ovatko vastaajat tietoisia eri liikkumismuotojen ympäristövaikutuksista. Taulukossa 7 on esitetty väittämät ja väittämien tulokset. Väittämien asteikko on seuraava:

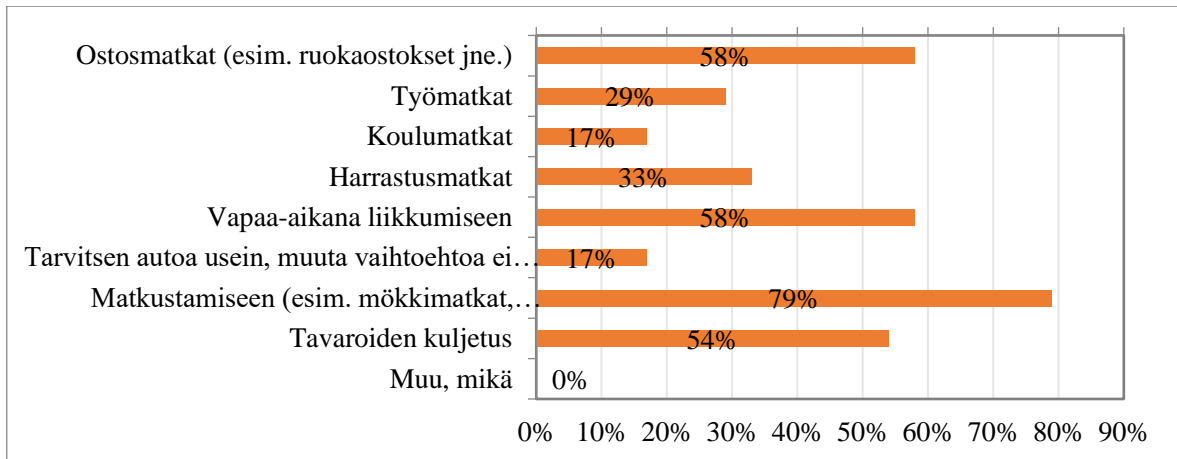
- 1 = Ei kuvaa minua lainkaan.
- 5 = Kuvaa minua todella hyvin.
- 6 = En osaa sanoa.

Taulukko 7. Liikennetottumusten ja -asenteiden taustoittamisen väittämät ja niiden tulokset. (Kysymys 13.)

	1	2	3	4	5	6	Keski-arvo
Omista henkilöauton (Valitse 5 jos omistat auton / Valitse 1 jos et omista autoa)	67 %	0 %	0 %	0 %	33 %	0 %	2,33
En omista henkilöautoa, mutta käytän säännöllisesti esim. vanhempani autoa.	27 %	20 %	9 %	2 %	36 %	7 %	3,20
Olen tietoinen eri liikkumismuotojen ympäristövaikutuksesta.	0 %	0 %	2 %	18 %	78 %	2 %	4,80
Pyrin välttämään henkilöautoilua mahdollisimman paljon.	11 %	29 %	36 %	18 %	7 %	0 %	2,80

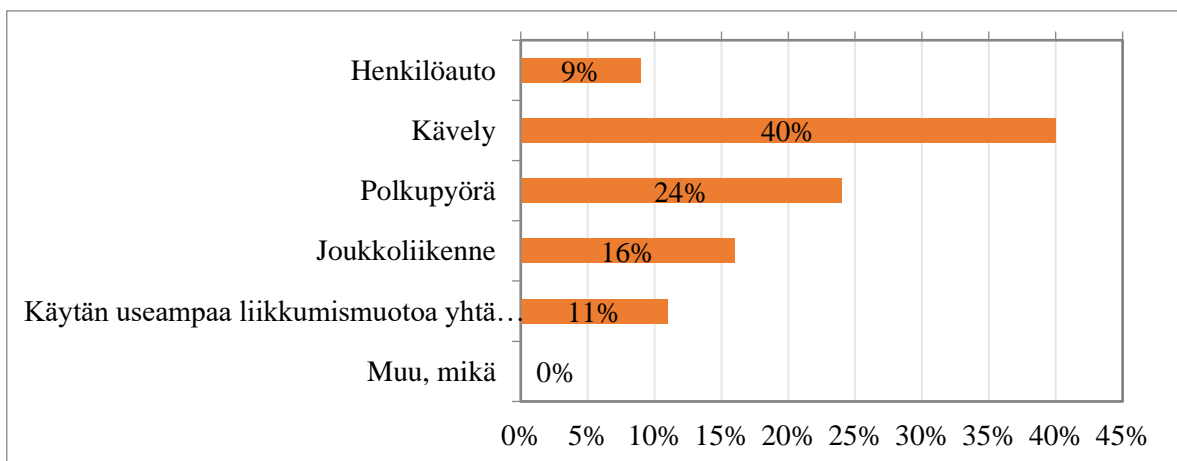
Vastaajien joukosta 33 % omisti henkilöauton ja säännöllisesti henkilöautoa käytti noin puolet. Säännöllisessä henkilöautoilussa oli hajaantoa, joka viittaa siihen, että toiset vain käyttävät henkilöautoa toisia enemmän. Taulukon 7 tulosten perusteella, vastaajajoukko on tietoinen eri liikkumismuotojen ympäristövaikutuksista.

Henkilöitä, jotka sanoivat käyttävänsä henkilöautoa säännöllisesti, pyydettiin listaamaan syitä, minkä takia he käyttävät henkilöautoa. Vastaajista 24 henkilöä vastasi tähän kysymyseen ja valittujen vastausten lukumäärä oli 83 kpl. Kuvaan 8 on listattu henkilöautoilun syitä ja kysymyksen tulokset. Suosituimmat syyt henkilöautoiluun olivat, matkustaminen, ostomatkat ja vapaa-ajan liikkuminen.



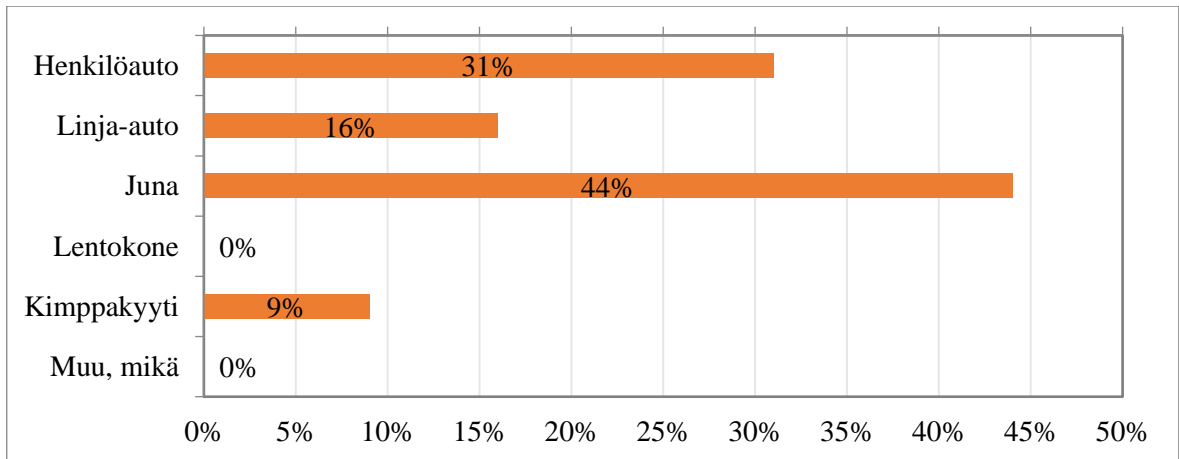
Kuva 8. Vastaajien syitä henkilöautoiluun. (Kysymys 14.)

Vastaajajoukolta kysyttiin pääasiallinen liikkumismuotonsa arkisessa liikkumisessa. Toisin sanoen, millä tavalla liikut yleensä päivittäisessä elämässä. Kuvaa 9 on listattu opiskelijoiden suosimat liikkumismuodot ennen koronapandemiaa. Yleisimmät liikkumismuodot ennen koronapandemiaa olivat käveleminen, pyöräily ja joukkoliikenne.



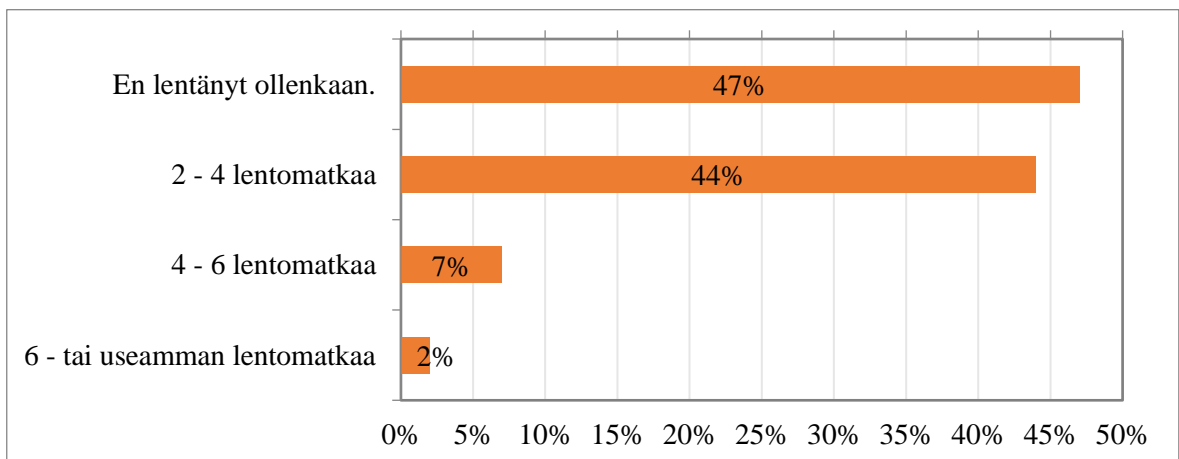
Kuva 9. Liikkumismuodot arkisessa liikkumisessa ennen koronapandemiaa. (Kysymys 15.)

Kyselyssä kysyttiin erikseen kaukoliikenteessä hyödynnettyä liikkumismuotoa. Kuvassa 10 on esitetty kaukoliikenteessä hyödynnetyt liikkumismuodot ennen koronapandemiaa. Junaliikenne ja henkilöautoilu olivat suosituimmat liikkumismuodot kaukoliikenteessä. Opiskelijoilla henkilöautoilu on huomattavasti yleisempää kaukoliikenteessä kuin arkisessa liikkumisessa. Myös kimppekyydit ovat käytössä opiskelijoiden keskuudessa.



Kuva 10. Kaukoliikenteen liikkumismuodot ennen koronapandemiaa. (Kysymys 16.)

Vastaajajoukon liikennetottumusten kokonaisvaltaisen taustoittamisen takia kyselyssä kysyttiin, kuinka monta lentomatkaa matkustit vuonna 2019. Edestakainen lentomatka tarkoittaa kahta lentoa. Kuvaan 11 on listattu vastaajajoukon lentomatkojen määrät vuodelta 2019.



Kuva 11. Vastaajien lentoliikenne vuonna 2019. (Kysymys 17.)

Vastaajille esitettiin väittämiä ja heitä pyydettiin arvioimaan asteikon 1–6 mukaan, kuinka he samaistuvat väittämien kanssa. Väittämillä pyritään nähdä, kuinka ihmiset ovat kokeneet koronapandemian tuomat liikennesektorin muutokset. Tulokset ovat nähtävissä taulukossa 8. Vastausasteikko oli seuraava:

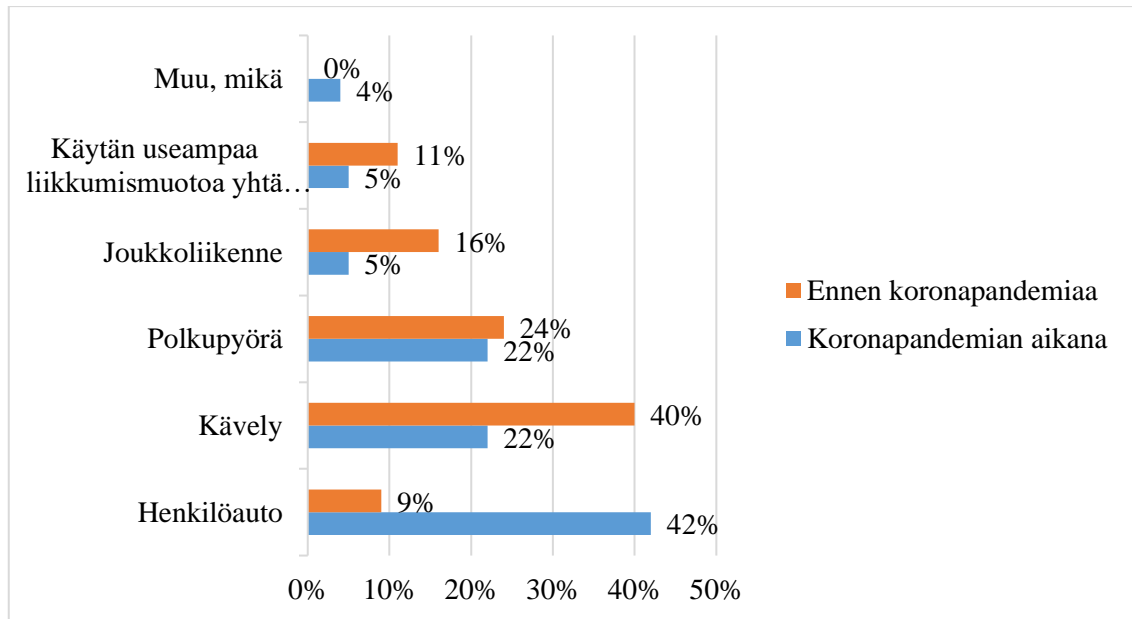
- 1 = täysin eri mieltä
- 5 = täysin samaa mieltä
- 6 = en osaa sanoa

Taulukko 8. Liikennepuolen muutoksia kuvaavat väittämät ja niiden tulokset. (Kysymys 18.)

	1	2	3	4	5	6	Keski-arvo
Koronapandemia on vaikuttanut liikkumismuoto valintaani.	18 %	11 %	13 %	20 %	38 %	0 %	3,49
Ennen koronapandemiaa en käyttänyt henkilöautoa säännöllisesti, mutta koronapandemian aikana olen alkanut käyttämään henkilöautoa säännöllisesti.	38 %	9 %	13 %	11 %	20 %	9 %	2,93
Koronapandemian aikana olen suosinut henkilöautoilua julkisen liikenteen sijasta.	9 %	9 %	11 %	29 %	42 %	0 %	3,87
Koronapandemia on vähentänyt kokonaisliikkumiseni kilometrejä, mutta lisännyt henkilöautolla ajettuja kilometrejä.	20 %	13 %	4 %	20 %	29 %	13 %	3,64
Koronapandemian aikana olen välttänyt turhaa liikkumista.	4 %	7 %	13 %	36 %	38 %	2 %	4,02
Koronapandemia ei ole vaikuttanut liikkumiseeni millään tavalla.	58 %	20 %	7 %	13 %	2 %	0 %	1,82
Koronapandemian päädyttyä aion liikkua kestävämmän ja ympäristöystävällisemmin.	4 %	16 %	24 %	20 %	27 %	9 %	3,76
Aion vähentää lentomat kustusta pysyvästi koronapandemian päädyttyä.	13 %	16 %	13 %	27 %	11 %	20 %	3,67

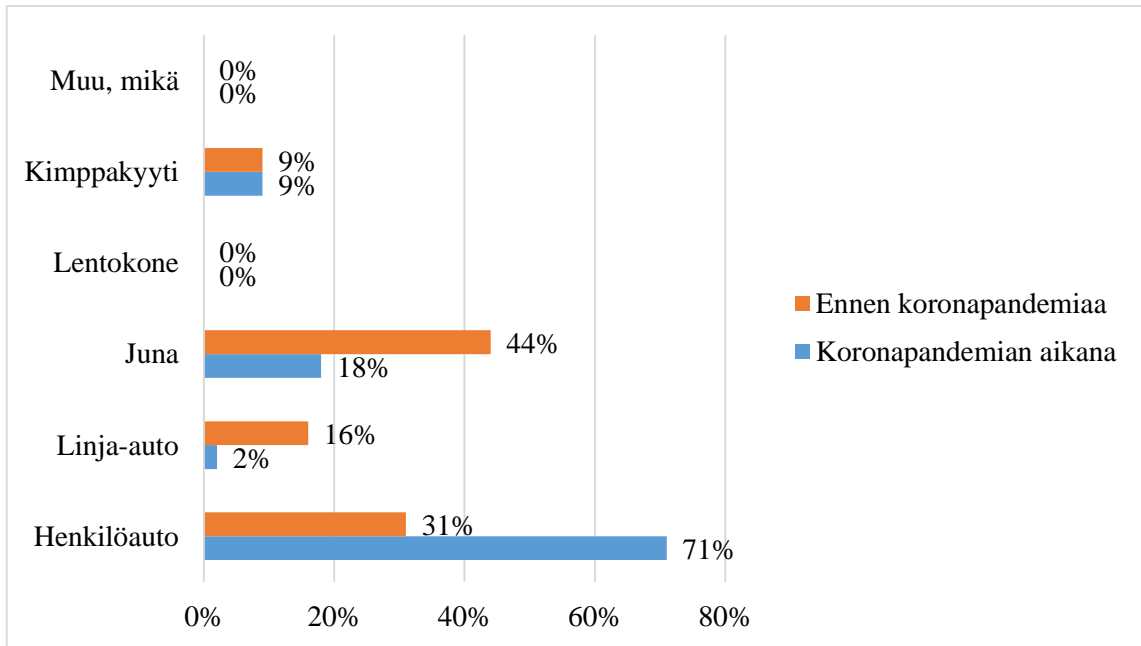
Taulukosta 8 voi nähdä, että koronapandemia on vaikuttanut vahvasti liikkumiseen, vastaajajoukon kokemusten mukaan. Koronapandemian aikana henkilöautoilu on lisääntynyt, sekä ihmiset ovat vältäneet turhaa liikkumista. Osa vastaajajoukosta väittää, että aikovat parantaa liikkumistottumuksiaan ja aikovat liikkua ekologisemmin ja kestävämmän, mutta tämä on vain todistettavissa jatkotutkimuksilla.

Kuvaan 12 on kirjattu vastaajien yleisimmät liikkumismuodot ennen ja koronapandemian aikana. Kuvasta 12 huomaa, kuinka paljon henkilöautoliikenne on yleistynyt koronapandemian aikana. Muiden liikkumismuotojen vähentyminen on korvautunut henkilöautoilulla. Koronapandemian aikana henkilöautoilusta on tullut monen vastaajan pääsäätoinen liikkumismuoto.



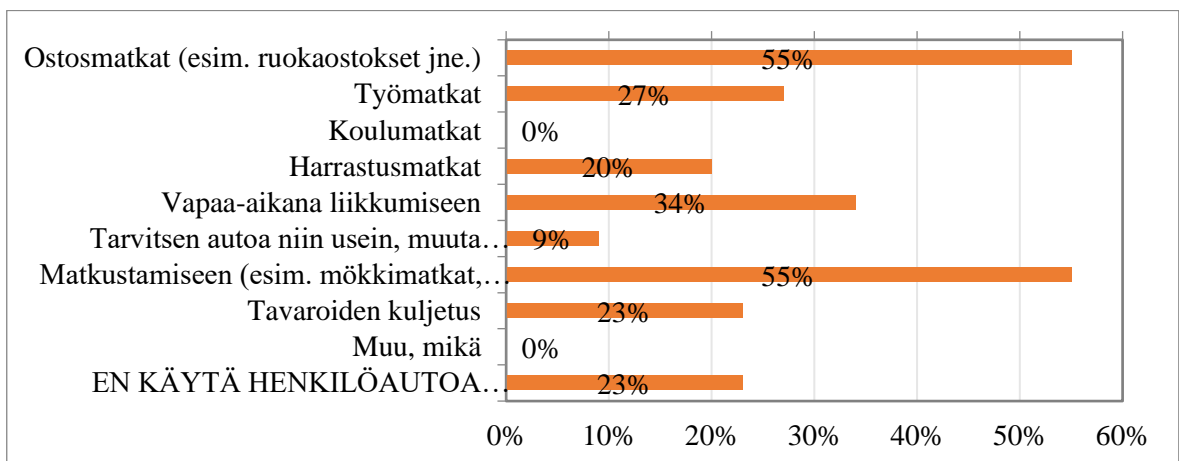
Kuva 12. Yleisimmät liikkumismuodot arkisessa liikkumisessa. (Kysymys 19.)

Koronapandemian aikana julkisen liikenteen hyödyntäminen on vähentynyt. Julkisen liikenteen käytön vähentäminen on korvattu henkilöautoilulla. Kaukoliikenteen liikkumismuotojen yleisyys koronapandemian aikana on luettavissa kuvasta 13.



Kuva 13. Yleisimmät liikuntamuodot pitkien matkojen liikkumisessa. (Kysymys 20.)

Kyselyssä kysyttiin koronapandemian aikaisen henkilöautoilun syitä. Vastaajista 34 henkilöä vastasi henkilöautoilevan säännöllisesti. Kysymyksessä valittujen vastausten lukumäärä oli 104 kpl. Kuvassa 14 on listattu koronapandemian aikaiset syyt henkilöautoilulle.



Kuva 14. Koronapandemian aikaiset syyt henkilöautoiluun. (Kysymys 21.)

3.4 Avoimet kysymykset

Kyselyn lopussa vastaajia pyydettiin vastaamaan kolmeen avoimeen kysymykseen liittyen ruoka- ja liikennesektorin muutoksiin. Avoimet kysymykset olivat kyselyssä vaihtoehtoisia, eli vastaajien ei ollut välttämätöntä vastata niihin. Avoimiin kysymyksiin vastasi 33 opiskelijaa, eli enemmistö vastaajista. Avoimien kysymysten vastaukset ovat luettavissa liitteissä.

Monet opiskelijoista olivat muuttanut vanhemmilleen koronapandemian aikana. Vastausten mukaan, vanhemmillaan asuessa heillä ei ole ollut päätännän valtaa siihen mitä kotitaloudessa syödään, jolloin heidän ruokavalionsa muuttuvat samaksi kuin perheellä. Esimerkiksi, eräs vastaajista vastasi: ”nuoremmat sisarukseni eivät pidä itse suosimistani kasvisruoista, jolloin ruokatottumukseni muuttuivat”. Monien vastaajien mukaan heidän muutoksensa ruonkuluttamisessa johtuvat samankaltaisista tilanteista. Toisin sanoen, omat ruokatottumukset poikkeavat perheen ruokatottumuksista, jolloin ruoankuluttamisessa tapahtuu muutos. Näiden muutosten pysyvyys on lyhyt aikaista, sillä vastaajien mukaan ns. ”normaalin arjen” palatessa ruokatottumukset palautuvat takaisin siihen, mitä ne olivat ennen koronapandemiaa.

Avoimien kysymysten tulosten mukaan, julkisen liikenteen käyttäminen on korvautunut henkilöautoilulla. Syitä henkilöautoilun yleistymiselle on mm. ihmisten halu välttää tartuntariskiä, jolloin henkilöautoilu koetaan turvalliseksi vaihtoehdoksi. Vanhemmille muuttaminen on mahdollistanut säännöllisen henkilöautoilun monella opiskelijalla. Moni vastaajista sanoi, että ovat alkaneet käyttämään vanhempien henkilöautoa liikkumiseen julkisen liikenteen sijasta. Valtaosa opiskelijoista sanoi, että henkilöautoilu tulee vähentymään ja monella jäämään lähes kokonaan pois, kun koronapandemia hellittää ja opiskelijat muuttavat takaisin omiin koteihinsa. Eli normaalin arjen liikennetottumukset palaavat, jolloin julkisten liikennemuotojen lisäksi kävelemisen ja pyöräilyn suosio kasvaa. Opiskelijoiden henkilöautoilun yleistyminen hetkellistä, poikkeustilan loputtua henkilöautoilu vähenee opiskelijoiden keskuudessa.

3.5 Tulosten yhteenveto

Koronapandemian aikana suljettiin monia ravintoloita ja ruokaloita. Ihmiset ovat joutuneet korvaamaan ulkona syömistä kotona syömisellä. Koronapandemia ei ole muuttanut ihmisten suosimia ruokia (Taulukko 5.), mutta kotitalouksien ruoankuluttaminen on kasvanut. Taulukossa 5 luettavien keskiarvojen arvo on laskenut, joka siis viittaa kotitalouksien ruoankuluttamisen kasvuun. Ihmiset kuluttavat edelleen samoja tuotteita kuin ennen, mutta kuluttavat niitä vain useammin.

Koronapandemian aikana ruokahävikin muodostuminen on vähentynyt. Vaikkakin ruokahävikin muodostumisen eroavaisuus (Taulukko 6.) on pieni, se on havaittavissa. Ruokahävikin muodostumisen vähentyminen tarkoittaa sitä, että kotitalouteen hankitusta ruoasta enemmän tulee syödyksi ja vähemmän joudutaan heittämään pois. Ihmiset ovat olleet enemmän kodeissaan, jolloin ruoat tulevat syödyksi, eivätkä unohdu kaappeihin ja lipastoihin.

Ihmiset ovat liikkuneet vähemmän koronapandemian aikana, mikä näkyy ruokakauppa käyntikerroissa. Ennen poikkeusoloja ruokakaupassa käytiin useamman kerran viikossa, kun taas koronapandemian aikana käyntikerrat ovat vähentyneet ja rajoittuneet monella yhteen kertaan viikossa. Ruokaostoksia tehdään harvemmin, mutta ostoskerroilla ostetaan enemmän ruokaa.

Koronapandemian aikana ruokakauppojen verkkokauppapalveluiden ja suosio on noussut. Tosin kyselytulosten perusteella nämä verkkokauppapalvelut opiskelijoiden keskuudessa eivät ovat olleet kovassa suosiossa (Kuva 8). Todellisuudessa näiden verkkokauppapalvelujen suosio on kasvanut räjähdysmäisesti koronapandemian aikana. K-ryhmän digitaalisten palvelujen myyntijohtajan Antti Rajalan mukaan ruoan verkkokauppa kasvu on joillain viikoilla ollut jopa 800 % (Kesko 2020). On ymmärrettävää, että opiskelijat eivät koe näitä palveluita tärkeimmäksi, kun taas vanhemmat ja lapsiperheelliset ihmiset voivat kokea. Opiskelijat ovat nuoria aikuisia ja eivät koe tartuntariskiä esteeksi, kun taas lapsiperheelliset haluavat välttää tartuntariskiä viimeiseen asti, jolloin ruoan verkkopalvelut ovat otollinen vaihtoehto.

Kyselytulosten perusteella voidaan todeta, että koronapandemia on vaikuttanut ihmisten liikkumuotovalintaan. Henkilöautoilun määrä arkisessa liikkumisessa on lisääntynyt koronapandemian aikana. Julkisen liikenteen hyödyntäminen paikallis- ja kaukoliikenteessä ovat vähentyneet. (Kuvat 13 ja 14)

4 KESKUSTELU

Mitä todennäköisemmin tilanteen salliessa tulemme näkemään suuren määrän kannustusta palaaman ”normaaliin arkeen”. Hallitukset ja yritykset todennäköisesti tulevat kannustamaan ihmisiä ulos kodeistaan ja palaamaan kuluttamaan, jotta talous säätäisiin jaloilleen. Myös Maurie (2020, 2) artikkelissaan arvio, että korkeat tahot tulevat kannustamaan ihmisiä palaamaan ”normaaliin arkeen”. Artikkelissaan hän pohtii koronapandemian vaikutusta kestäväälle kuluttamiselle. Hän artikkelissaan pitää COVID-19 mahdollisuutena vähentää kuluttamista. Hänen mukaansa poliittisten päättäjien tulisi varmistaa, että koronapandemian vaikutukset kuluttamisessa edesauttavat kestävyysmuutosta. (Maurie 2020.)

Ihmisten asenteilla ja suhtautumisilla on vaikutus kuluttamiseen. Van Heel (2020) artikkelissaan arvio, että ihmisten suhtautuminen asioihin ja kuluttamiseen on koronapandemian ansiosta muuttuneet. Ihmiset viettävät enemmän aikaa kodeissaan, lähimmäisten kanssa ja arvostavat menetettyjä sosiaalisia kanssakäymisiä. Artikkelissa Van Heel kuvailee, että ihmisten suhtautuminen asioihin ja kuluttamiseen on muuttunut. Kuluttaja-asenteiden muuttuminen on nähtävissä Accenturen kuluttajakäyttäytymis tutkimustuloksissa. Van Heel uskoo, että kyseiset asenne muutokset ovat pysyviä, jolloin kuluttajat myöntyvät kestävämpään kuluttamiseen. (Van Heel 2020; Accenture 2020.)

Työssä toteutetun kyselyn osalta, asenteiden ja arvojen kysyminen jäi puutteelliseksi. Tosin avoimien kysymysten vastauksissa oli vastaajia, jotka olivat ilmaissut aikomuksensa liikkua kestävämmiin tai suunnitella ruokailut kestävämmiin. Kyselyyn olisi voinut muotoilla arvojen ja asenteiden kyselyn, jotta voitaisiin nähdä, kuinka laajasti ihmisillä on suhtautumien kuluttamiseen muuttunut poikkeusolojen aikana.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Poikkeusolojen aikana ruokasektorin kuluttajakäyttäytyminen on ollut kestävämpää kuin ns. ”normaaleina aikoina”. Ihmiset ruokailevat enemmän kodeissaan, jolloin ulkona syöminen on vähentynyt ja ruokahävikin määrä on vähentynyt. Tosin tulosten laadullisella analysoinnilla selvisi, että poikkeusolojen kuluttajakäyttäytymisen muutokset ovat hetkellisiä. Ihmiset ovat valmiita palaamaan takaisin normaaliin arkeen. Kun tilanne jälleen sallii, ihmiset alkavat ruokailemaan kotiensa ulkopuolella, jolloin myös liikenteen määrä kasvaa. Toisaalta myös koronapandemian aikaisia toimintatapoja on nähtävissä jatkossakin. Vastauksista selvisi, että ihmiset ovat oppineet suunnittelemaan ruokaostoksiansa paremmin poikkeusolojen aikana. Tämä ilmiö on myös vaikuttanut ruokahävikin määrän vähentymiseen. Ihmiset toivovat tämän tavan jatkuvan normaalissa arjessa.

Vastaavanlaisia tuloksia myös ilmeni Accenturen toteuttamassa tutkimuksessa. Accenture on maailmanlaajuisesti toimiva strategian, konsultoinnin, digitaalisuuden, teknologian ja ulkoistamisen asiantuntijapalveluita tarjoava yritys, joka toteutti kyselyn, jolla he tutkivat koronaviruspandemian vaikutuksia kuluttajakäyttäytymiseen. Accenturen tutkimus antaa samankaltaisia tuloksia kuin työssä käytetty aineisto. Accenturen tutkimuksen mukaan, 64 % kuluttajista ovat vähentäneet ruokahävikkiä ja pyrkivät jatkamaan tätä toimintatapaa. Lisäksi puolet kuluttajista on vähentänyt ostoskertoja ja he samalla tekevät kestävämpiä ostosratkaisuja. (Accenture 2020.)

Liikennesektorin kulutustottumusten merkittävin muutos on henkilöautoilun voimakas kasvu. Ihmiset ovat korvanneet julkisen liikenteen henkilöautoilulla sekä paikallis- että kaukoliikenteessä. Ihmiset haluavat välttää koronavirustartuntariskiä, jolloin he kokevat, että on turvallisempaa liikkua yksityisesti julkisen liikenteen sijasta. Laadullisessa analysoinnissa selvisi, että henkilöautoilun määrä tulee vähentymään jo tulevalla syksyllä. Vastaajajoukko koostui opiskelijoista ja monella on ollut vanhempien henkilöauto käytettävissä poikkeusolojen aikana. Koulun alkaessa syksyllä opiskelijoilla henkilöautoilun määrä tulee vähentymään, jolloin julkisten liikennemuotojen, kävelyn ja pyöräilyn suosiminen yleistyy.

Tiivistettynä koronapandemia on rajoittanut ihmisten kuluttamista. Koronapandemian aikana ihmiset eivät ole pystyneet liikkumaan vapaasti ja kuluttamaan kuin ennen. Jolloin ihmisten kuluttajakäyttäytyminen on muuttunut kestävämmäksi. Kuten kappaleessa 4 keskusteltiin Maurien (2020) artikkelista, koronapandemiaa voidaan pitää mahdollisuutena parantaa kulutustottumuksia kestävämmäksi pysyvästi. Kestävämmällä kuluttamisella voidaan edistää kestävyysmuutosta ja täten ratkoa yhteiskunnallisten sektoreiden rakenteellisia ongelmia.

Kuluttajakäyttäytymisen muutosten pysyvyyden varmistamiseksi tulisi toteuttaa jatkotutkimus samalle vastaajajoukolle. Kulutustottumus muutosten pysyvyyttä ei voida sanoa varmaksi pelkästään tämän työn tutkimuksella. Jatkotutkimuksella voitaisiin tutkia, millä tavalla vastaajajoukon sekä lupaukset että kulutustottumukset ruoka- ja liikennesektorilla ovat pysyneet tai muuttuneet. Jatkotutkimuksen voisi toteuttaa mm. vuoden päästä.

6 YHTEENVETO

Tämän kandidaatintyön tavoitteena oli jäsenellä koronapandemian vaikutukset kuluttajakäyttäytymiseen ruoka- ja liikennesektorilla, sekä arvioida muutosten vaikutus kestävyysmuutokselle. Tutkimus suoritettiin kirjallisuuskatsauksen ja strukturoidun haastattelun avulla. Työssä on käyty läpi, miksi kulutuksen tulisi muuttua kestävämmäksi, sekä kuinka poikkeusolot on vaikuttanut kuluttajakäyttäytymiseen ruoka- ja liikennesektorilla.

Poikkeustilan kuluttajakäyttäytymisen muutos -kyselyyn osallistui 45 Lappeenrannan–Lahden teknillisen yliopiston ympäristötekniikan opiskelijaa. Aineistoa kerättiin ruoka- ja liikennesektorin kulutustottumuksista ja kuinka ne ovat muuttuneet koronapandemian aikana.

Koronapandemia on vaikuttanut voimakkaasti ihmisten liikkumismuotovalintaan. Koronapandemian aikana ihmiset ovat suosineet henkilöautoilu julkisen liikenteen sijasta. Ihmiset haluavat välttää tartuntariskiä, jolloin henkilöautoilu koetaan turvallisemmaksi vaihtoehdoksi kuin julkinen liikenne. Henkilöautoilun määrä tulee laskemaan tulevalla syksyllä, kun koulut avautuvat ja opiskelijat muuttavat takaisin koteihinsa. Julkisen liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn suosio kasvaa uudelleen syksyllä.

Ruokasektorilla koronapandemia on lisännyt ihmisten kotiruokailua. Ravintoloita ja ruokaloita suljettiin, jolloin kodin ulkopuolelta saatu ruoka on jouduttu korvaamaan kotiruokailulla. Laadullisesti ihmisten ruokatottumukset eivät ole muuttunut. Kodeissa syödään samaa ruokaa kuin aiemmin, mutta vain useammin. Ihmisten kotona olemien ja kotiruokailun määrän väheneminen näkyy myös ruokahävikin määrässä. Ihmiset ovat olleet enemmän kodeissaan, jolloin ruoat tulevat syödyksi, eivätkä unohdu kaappeihin ja lipastoihin.

Poikkeusolojen aikana ihmisten kuluttaminen on ollut kestävämpää kuin ennen poikkeusoloja. Koronapandemian on rajoittanut ihmisten kuluttamista. Koronapandemia voidaan pitää mahdollisuutena miettiä suhtautumista kuluttamiseen ja täten parantaa kuluttaminen kestävämmäksi. Kehittämällä kuluttajakäyttäytyminen kestävämmäksi edesautetaan kestävyysmuutosta ja täten voidaan ratkoa yhteiskunnallisia ongelmia.

LÄHTEET

Accenture. 2020. How COVID-19 will permanently change consumer behavior. [tutkimustulokset]. [viitattu: 21.8.2020]. Saatavilla: <https://www.accenture.com/acnmedia/PDF-123/Accenture-COVID19-Pulse-Survey-Research-PoV.pdf#zoom=40>

EEA. 2019. Greenhouse gas emissions from transport in Europe. [verkkojulkaisu]. [viitattu 23.6.2020]. Saatavissa: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

EEA. 2020. Transport. [verkkojulkaisu]. Päivitetty: 5.3.2020. [viitattu: 24.6.2020]. Saatavilla: <https://www.eea.europa.eu/themes/transport/intro>

Elzen. B., Geels. F. ja Green. K. 2004. System innovation and the transition to sustainability: theory, evidence, and policy. Cheltenham: Edward Elgar. 315s. ISBN: 9781845423421

Europa. 2020. Reducing emissions from aviation. [verkkojulkaisu]. [viitattu 24.6.2020]. Saatavissa: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en

Fuss. S. et al. 2014. Betting on negative emissions. Vol. 4, s. 850–853

Heikkilä. Tarja. 2014. Kvantitatiivinen tutkimus. [pdf-tiedosto]. [viitattu 13.8.2020]. Saatavissa: <http://www.tilastollinentutkimus.fi/1.TUTKIMUSTUKI/KvantitatiivinenTutkimus.pdf>

Heiskanen, Eva; Mont, Oksana & Power, Kate. 2014. A Map Is Not a Territory – Making Research More Helpful for Sustainable Consumption Policy. Journal of Consumer Policy, 2014. Volume 37. Issue 1. S. 27–44. ISSN 1573-0700, DOI: 10.1007/s10603-013-9247-8

Kesko. 2020. Ruoan verkkokauppa kasvaa ja uudistuu koronakriisissä vauhdilla. [verkkajulkaisu]. [viitattu: 16.7.2020]. Saatavilla: <https://www.kesko.fi/media/uutiset-ja-tiedotteet/uutiset/2020/ruoan-verkkokauppa-kasvaa-ja-uudistuu-koronakriisissa-vauhdilla-knyt-04-2020/>

Markard. J., Raven. R. ja Truffer. B. 2012. Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41, s. 955–967

Poore. J. ja Nemecek. T. 2019. Reducing food's environmental impacts through producers and consumers.

Ritchie. H. 2020a. Environmental impacts of food production. [verkkajulkaisu]. [viitattu: 22.6.2020]. Saatavissa: <https://ourworldindata.org/environmental-impacts-of-food#food-production-is-responsible-for-one-quarter-of-the-world-s-greenhouse-gas-emissions>

Ritchie. H. 2020b. Food waste is responsible for 6% of global greenhouse gas emissions. [verkkajulkaisu]. [viitattu 2.7.2020]. Saatavissa: <https://ourworldindata.org/food-waste-emissions>

Rohm. H. et al. 2017. Consumer in a Sustainable Food Supply Chain (COSUS): Understanding Consumer Behavior to Encourage Food Waste Reduction.

Solomon. M. et al. 2013. Consumer behaviour. Pearson. Englanti.

Trudel. R. 2018. Sustainable consumer behavior.

UNFCCC. 2020. Paris Agreement. What is the Paris Agreement? [verkkajulkaisu]. [viitattu 22.6.2020]. Saatavissa: <https://cop23.unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/what-is-the-paris-agreement>

UN-WATER. 2020. Water, Food and Energy. [verkkajulkaisu]. [viitattu 25.6.2020]. Saatavissa: <https://www.unwater.org/water-facts/water-food-and-energy/>

Van Heel. O. 2020. Will COVID-19 change consumer behaviour for the long-term? [verkkokoartikkeli]. [viitattu: 21.8.2020]. Saatavilla: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=877406e6-5365-40a2-9d20-3e52a3fc6522>

WHO. 2020. Rolling updates on coronavirus disease (COVID-19). [verkkójulkaisu]. Päivitetty: 4.5.2020. [viitattu 8.5.2020]. Saatavissa: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/events-as-they-happen>

1. Ikäluokkani on *

Alle 20-vuotias
20–25-vuotias
25–30-vuotias
30–35-vuotias
35–40-vuotias
40–45-vuotias
45+ -vuotias

2. Sukupuoleni on *

Nainen
Mies
En halua kertoa.

3. Maakunta, jossa pääasiallisesti asun / olen koronapandemian aikana. *

Uusimaa
Varsinais-Suomi
Itä-Uusimaa
Satakunta
Häme
Pirkanmaa
Päijät-Häme
Kymenlaakso
Etelä-Karjala
Etelä-Savo
Pohjois-Savo
Pohjois-Karjala
Keski-Suomi
Etelä-Pohjanmaa
Pohjanmaa
Keski-Pohjanmaa
Pohjois-Pohjanmaa
Kainuu
Lappi
Ahvenanmaa

4. Miten seuraavat kuvaukset kuvaavat sinua? Valitse sopivin vaihtoehto. *

- 1 = Ei kuvaa minua lainkaan**
- 5 = Kuvaa minua todella hyvin**
- 6 = En osaa sanoa.**

Yritän muodostaa mahdollisimman vähän ruokahävikkiä kotitaloudessani. *

En juuri ehdi tai halua ajatella ruokaan ja ruoanvalmistukseen liittyviä asioita. *

Suunnittelen ruokaostokset etukäteen. *

En valmista ruokaa juurikaan itse, syön valmisruokaa tai käyn ulkona syömässä / tilaan noutoruokaa. *

Olen tietoinen eri ruokavalioiden ympäristövaikutuksesta. *

Omilla tietoisilla ravintovalinnoilla yritän hillitä omaa ympäristökuormitusta. *

5. Kuinka usein kotonasi syödään/juodaan seuraavia elintarvikkeita/tuotteita? *

Huom! Tässä kysytään nimenomaan ruokatottumuksia ENNEN koronapandemiaa.

Päivittäin / Useita kertoja vko. / Kerran vko. / Muutamia kertoja vko. / Harvemmin kuin kerran kk. / Ei lainkaan

Hedelmiä *

Vihanneksia ja juureksia *

Riisiä tai pastaa *

Kalaa *

Lihaa *

Kasvisproteiinivalmisteet (soija, tofu, nyhtökaura jne.)

Leipää *

Maitoa *

Juustoa *

Muita maitovalmisteita (esim. jogurtti, piimä, rahka jne.) *

Valmisruokaa *

Noutoruokaa *

Mehuja tai virvoitusjuomia *

Kahvia tai teetä *

Kasvisperäiset tuotteet (esim. vegaaniset jogurtit...) *

**6. Kuinka useasti seuraavat syyt ovat syynä taloutesi ruokahävikkiin?
Huom! Tässä kysytään nimenomaan tilannetta ENNEN koronapandemiaa.**

Ruokahävikki tarkoittaa syömäkelpoista ruokaa, mutta joka päättyy jätteeksi.

Päivittäin / Useita kertoja vko. / Kerran vko. / Muutamia kertoja vko. / Harvemmin kuin kerran kk. / Ei lainkaan

Lautastähteitä heitetään pois. *
Ruoanvalmistuksesta ylijääneitä ruokia heitetään pois. *
Ruoka kuivui tai homehtui. *
Päiväys oli vanhentunut. *
Ruoan valmistaminen epäonnistui, kelvoton ruoka roskeen. *
Muu, mikä

7. Ennen koronapandemiaa ruokakaupassa kävin *

kerran viikossa.
2–3 kertaa viikossa.
4–6 kertaa viikossa.
7 tai useamman kerran viikossa.
Muu

**8. Kuinka usein kotonasi syödään/juodaan seuraavia elintarvikkeita/tuotteita? *
Huom! Tässä kysytään nimenomaan ruokatottumuksia AIKANA koronapandemiaa.**

Päivittäin / Useita kertoja vko. / Kerran vko. / Muutamia kertoja vko. / Harvemmin kuin kerran kk. / Ei lainkaan

Hedelmiä *
Vihanneksia ja juureksia *
Riisiä tai pastaa *
Kalaa *
Lihaa *
Kasvisproteiinivalmisteet (soija, tofu, nyhtökaura jne.)
Leipää *
Maitoa *
Juustoa *
Muita maitovalmisteita (esim. jogurtti, piimä, rahka jne.) *
Valmisruokaa *
Noutoruokaa *
Mehuja tai virvoitusjuomia *
Kahvia tai teetä *
Kasvisperäiset tuotteet (esim. vegaaniset jogurtit...) *

9. Kuinka useasti seuraavat syyt ovat syynä taloutesi ruokahävikkiin?

Huom! Tässä kysytään nimenomaan tilannetta AIKANA koronapandemiaa.

Ruokahävikki tarkoittaa syömäkelpoista ruokaa, mutta joka päättyy jätteeksi.

Päivittäin / Useita kertoja vko. / Kerran vko. / Muutamia kertoja vko. / Harvemmin kuin kerran kk. / Ei lainkaan

Lautastähteitä heitetään pois. *

Ruoanvalmistuksesta ylijääneitä ruokia heitetään pois. *

Ruoka kuivui tai homehtui. *

Päiväys oli vanhentunut. *

Ruoan valmistaminen epäonnistui, kelvoton ruoka roskeen. *

Muu, mikä

10. Koronapandemian aikana ruokakaupassa käyn *

kerran viikossa.

2–3 kertaa viikossa.

4–6 kertaa viikossa.

7 tai useamman kerran viikossa.

Muu

11. Kuinka seuraavat väittämät kuvaavat muutoksia kotitaloutesi ruokasektorissa?

1 = vähentynyt voimakkaasti

3 = pysynyt samana / ei muuttunut

5 = kasvanut voimakkaasti

6 = en osaa sanoa *

Ruoan kulutukseni on *

Ruokahävikin määrä kotitaloudessani on *

Ulkona syöminen / ruokien kotiin tilaaminen on *

Lihan syöminen on *

Kasvisperäisien lihan korvaajien / kasvisruokien syöminen on *

12. Muun muassa K-Market tarjoaa ruokien kotiinkuljetusta ja valmiiksi keräiltyjen ostosten palveluita. Oletko hyödyntänyt näitä tai samankaltaisia palveluita? *

Kyllä, olen hyödyntänyt näitä palveluita jo ennen koronapandemiaa.

Kyllä, aloitin näiden palveluiden hyödyntämisen koronapandemian aikana.

En ole hyödyntänyt, mutta minulla on ollut aikomuksena hyödyntää näitä palveluita.

En ole hyödyntänyt, enkä koe näitä palveluita tarpeellisiksi.

13. Miten seuraavat kuvaukset kuvaavat sinua? Valitse sopivin vaihtoehto.

- 1 = Ei kuvaa minua lainkaan**
5 = Kuvaa minua todella hyvin
6 = En osaa sanoa

Omista henkilöauton (Valitse 5 jos omistat auton / Valitse 1 jos et omista autoa) *

En omista henkilöautoa, mutta käytän säännöllisesti esim. vanhempani autoa. *

Olen tietoinen eri liikkumismuotojen ympäristövaikutuksesta. *

Pyrin välttämään henkilöautoilua mahdollisimman paljon. *

14. JOS ET OMISTA TAI KÄYTÄ HENKILÖAUTOA SÄÄNNÖLLISESTI, ÄLÄ VASTAA TÄHÄN KYSYMYKSEEN!

Mitkä ovat omasta mielestäsi tärkeimmät syyt henkilöauton omistukseen / henkilöauton säännölliseen ajamiseen? Voit valita useamman vaihtoehdon.

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumista ENNEN koronapandemiaa.

Ostosmatkat (esim. ruokaostokset jne.)

Työmatkat

Koulumatkat

Harrastusmatkat

Vapaa-aikana liikkumiseen

Tarvitsen autoa usein, muuta vaihtoehtoa ei ole.

Matkustamiseen (esim. mökkimatkat, kotipaikkakunnalle matkustaminen, lomamatkat jne.)

Tavaroiden kuljetus

Muu, mikä

15. Mikä on pääasiallinen liikkumismuotosi arkisessa liikkumisessa?

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumismuotoa ENNEN koronapandemiaa. *

Henkilöauto

Kävely

Polkupyörä

Joukkoliikenne

Käytän useampaa liikkumismuotoa yhtä paljon.

Muu, mikä

16. Mikä on pääasiallinen liikkumismuoto pidempien matkojen matkustamisessa?

Pitkillä matkoilla tarkoitetaan 50 km tai pidempiä matkoja (Kaukoliikennettä).

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumismuotoa ENNEN koronapandemiaa. *

Henkilöauto
Linja-auto
Juna
Lentokone
Kimppakyyti
Muu, mikä

17. Kuinka monta lentomatkaa lensit vuonna 2019?

Huom! Meno- ja paluulento on yhteensä 2 lentoa. *

En lentänyt ollenkaan.
2–4 lentomatkaa
4–6 lentomatkaa
6 - tai useamman lentomatkaa

18. Kuinka samaistut seuraavien väittämien kanssa?

1 = täysin eri mieltä
5 = täysin samaa mieltä
6 = en osaa sanoa

Koronapandemia on vaikuttanut liikkumismuoto valintaani. *

Ennen koronapandemiaa en käyttänyt henkilöautoa säännöllisesti, mutta koronapandemian aikana olen alkanut käyttämään henkilöautoa säännöllisesti. *

Koronapandemian aikana olen suosinut henkilöautoilua julkisen liikenteen sijasta. *

Koronapandemian on vähentänyt kokonaisliikkumiseni kilometrejä, mutta lisännyt henkilöautolla ajettuja kilometrejä. *

Koronapandemian aikana olen välttänyt turhaa liikkumista. *

Koronapandemia ei ole vaikuttanut liikkumiseeni millään tavalla. *

Koronapandemian päädyttyä aion liikkua kestävämmiin ja ympäristöystävällisempiin. *

Aion vähentää lentomatkestusta pysyvästi koronapandemian päädyttyä. *

19. Mikä on pääasiallinen liikkumismuotosi arkisessa liikkumisessa?

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumismuotoa koronapandemian AIKANA. *

Henkilöauto
Kävely
Polkupyörä
Joukkoliikenne
Käytän useampaa liikkumismuotoa yhtä paljon.
Muu, mikä

20. Mikä on pääasiallinen liikkumismuoto pidempien matkojen matkustamisessa?

Pitkillä matkoilla tarkoitetaan 50 km tai pidempiä matkoja (Kaukoliikennettä).

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumismuotoa koronapandemian AIKANA. *

Henkilöauto
Linja-auto
Juna
Lentokone
Kimppakyyti
Muu, mikä

21. Ovatko tietyt matkat, joita henkilöautolla yleistynyt koronapandemian aikana ja ovatko jotkut matkat jääneet pois kokonaan?

Valitse yleisimmät syyt henkilöauton käyttämiseen koronapandemian aikana. Jos on jotain syitä listassa, lisää ne kohtaan "Muu, mikä", voit luetella useammankin syyn. Voit valita useamman vaihtoehdon.

Jos et käytä henkilöautoa säännöllisesti, valitse "EN KÄYTÄ HENKILÖAUTOA SÄÄNNÖLLISESTI"

Huom! Tässä kysytään nimenomaan liikkumista koronapandemian AIKANA.

Ostosmatkat (esim. ruokaostokset jne.)
Työmatkat
Koulumatkat
Harrastusmatkat
Vapaa-aikana liikkumiseen
Tarvitsen autoa niin usein, muuta vaihtoehtoa ei ole.
Matkustamiseen (esim. mökkimatkat, kotipaikkakunnalle matkustaminen, lomamatkat jne.)
Tavaroiden kuljetus
Muu, mikä
EN KÄYTÄ HENKILÖAUTOA SÄÄNNÖLLISESTI

22. Oletetaan, että vuoden sisällä koronapandemiasta on selvitty ja jatkettu ns. normaalia arkea. Kuinka koet henkilökohtaisesti ruokasektorin muuttuvan seuraavan vuoden aikana? Pysyvätkö koronapandemian aiheuttamat muutokset normaalissa arjessa? Palautuuko koronapandemiaa edeltävä toimintamalli?

23. Sama juttu taas, oletetaan, että vuoden sisällä koronapandemiasta on selvitty ja jatkettu ns. normaalia arkea. Kuinka koet liikkumisesi muuttuvan vuoden sisällä? Pysyvätkö koronapandemian aiheuttamat muutokset normaalissa arjessa? Palautuuko koronapandemiaa edeltävä toimintamalli?

24. Onko koronapandemia tuonut arkeesi toimintatapoja tai muutoksia, esim. etätyöskentely, päivittäinen liikkuminen jne., joita voisit jatkaa / hyödyntää edelleen ns. normaalissa arjessa?

Vastaukset kysymykseen 22.

”Oletetaan, että vuoden sisällä koronapandemiasta on selvitty ja jatkettu ns. normaalia arkea. Kuinka koet henkilökohtaisesti ruokasektorin muuttuvan seuraavan vuoden aikana? Pysyvätkö koronapandemian aiheuttamat muutokset normaalissa arjessa? Palautuuko koronapandemiaa edeltävä toimintamalli?”

Koronapandemian aikaiset muutokset eivät pysy. Nyt olen viettänyt vanhempien luona enemmän aikaa, ja sen tähden ruokavalioni on muuttunut.

Ennen koronapandemiaa kävin suhteellisen harvoin kaupassa ja nyt pandemian aikana olen käynyt saman verran. Kaupassakäyntiin ei siis ole tullut muutoksia. (Paitsi desinfiointissa sekä turvaväleistä jne. olen tarkka)

Ruokailutottumuksiin ei ole tullut muutoksia, paitsi että ennen ruokailin paljon koululla, mutta nyt teen lähtökohtaisesti itse ruokaa. (Toki asiaan vaikuttaa myös kesä, jonka takia koululla ei muutenkaan tulisi enää oltua, mutta esimerkiksi maaliskuuhuhtikuussa en syönyt koululla enää ollenkaan, vaikka olisikin voinut)

Koronapandemian aikana muutin takaisin vanhempieni luokse, joka on vaikuttanut ruokailutottumuksiini. Vanhemmilla asuessani minulla ei ole niin suurta päätäntä valtaa siihen mitä syödään, koska esimerkiksi nuoremmat siskoni eivät pidä esimerkiksi itse suosimistani kasvisruoista. Normaaliin arkeen kun päästään, eli pandemia loppuu ja muuttaa takaisin omaan kotiin Lappeenrantaan pääsen taas syömään sitä mitä itse haluan ja voin itse päättää mitä kaupasta ostetaan. Toisin sanoen koronapandemiaa edeltävä toimintamalli palautuu ainakin minun kohdallani.

Toimintamalli pysyy samana, koska se ei muuttunut koronan aikana.

En koe ruokatottumukseni muuttuneen koronan takia, joten oletettavasti se ei muutu jatkossakaan

Uskon, että jatkan kasvisruokien syömistä.

Luulen, että minun ja perheeni ruoan kulutus pysyy samana kuin koronatilanteen ajanakin. Ainut muutos on, että kun koulut alkavat taas, kotiin ei osteta niin paljon ruokaa ja ruokaa ei tehdä enää niin paljon itse. Tämä vähentää kodin ruokahävikin määrää.

Muuttuvat. En aio kokata kotona näin paljon. Korona pandemia on osoittanut minulle kuinka tärkeää on saada ruokaa muualtakin kuin itse tekemänä. Ruuanlaitto vie järkyttävän paljon aikaa.

Palautuu koronapandemiaa edeltävä toimintamalli.

Muutokset ovat johtuneet enemmänkin kesätöistä ja vanhempien luona kesän ja töiden ajan asumisesta. Uskon, että yksin asuessa olisin pandemian ajanakin suosinut kasvispainotteista ruokavaliota, ja uskon jatkavani sillä linjalla pandemian jälkeinkin.

Ruokaostokset ainakin vähenevät, koska pystyn sitten hyödyntämään opiskelijaravintoloja. Todennäköisesti ruuankulutukseni palaa takaisin aikaan ennen pandemiaa.

Luultavasti aion käydä hieman enemmän ravintoloissa syömässä verrattuna korona-aikaan.

Muutin koronapandemian ajaksi vanhempieni luokse, joten en valmistanut kaikkia ruokiani itse. Jatkossa kuitenkin teen omat ruokani, joten todennäköisesti palaan vanhoihin toimintamalleihin. Vanhempieni toimintamalliin verrattuna omani on ympäristöystävällisempi, sillä itse ostan tarpeen mukaan elintarvikkeita, kun taas vanhempani ostavat "mitä sattuu", jolloin syntyy paljon hävikkiä, kun ei muisteta mitä kaapissa on ja mihin tarkoitukseen se on ostettu.

Noutoruoan tilaaminen todennäköisesti vähenee alkuperäiselle tasolle lähelle nolaa. Syy oletettavasti se, että ravintoloissa käyminen tulee mahdolliseksi, vaikka ravintoloissa ei enenkään ole palko tullut käytyä, vaikka mahdollisuus on ollut.

Luultavasti pysyy samana. Kaupassa pyrin käymään harvemmin.

Todennäköisesti jatkan omatoimista ruuanlaittoa enemmän kuin ennen.

Palautuu

Toivon, että en tilaisi enää niin paljon noutoruokaa ja panostaisin kotona kokkaamiseen. Koen, että myös median hehkutus yritysten tuesta on vaikuttanut tilausmäärään.

Uskon, että koronapandemia opettaa kiinnittämään huomiota enemmän kotikokkaamiseen, kun nyt koululla ei voi käydä syömässä ja huomaakin kuinka monipuolisesti on ennen koronaa tullut kuin huomaamattaan syötyä ja "joutuu" opettelemaan käyttämään monipuolisempia raaka-aineita

ja keksimään ja etsimään uusia reseptejä sillä samaa ruokaa ei jaksaa syödä koko koronapandemian ajan. Uskon että tämä muokkaa kokonaan kotona kokkaamisen rutiineja sillä tutustuu uudenlaisiin makuihin ja laajentaa ruokareviiriään.

Luulen, että alan vuoden aikana syödä enemmän kasvipohjaisesti. Luulen myös, että toimin osittain samalla tavalla tulevaisuudessa kuin ennen koronaepidemiaa, mutta jotkin toimintamallit epidemia ajalta, kuten se, että käy kaupassa harvemmin, jää toivottavasti pysyväksi toimintamalliksi.

Ruokailuni ei muuttunut pandemian aikana.

Uskon, että ainakin koitan jatkaa korona-aikana käytettyä ruokamallia, sillä koen, että koronan aikana on pystynyt käyttämään enemmän aikaa ruuanlaittoon, kun opetus on tapahtunut etänä netin välityksellä. Näin on tullut tehtyä terveellisempää ruokaa ja käytyä vähemmän noutoruokaa.

Suuresti en näe vaikuttavan ruokavalioon. Kaupassakäynti muutaman ostoksen takia varmasti vähenee.

Voi olla, että alussa take away -ruokailutottumus jatkuu, mutta vähenee ajan myötä. Muuten ruokailen varmasti samalla tavalla koululla ja tehden itse ruokaa.

Uskon ruokailutottumuksieni pysyvän samanlaisina kuin nyt; jonkin verran nouto- ja valmisruokia suurimmaksi osaksi ruoanlaittoa kotona. Ei ruokahävikkiä. Voi olla, että etätyöskentelyn lisääntyessä, myös ruoankuljetuspalveluiden käyttö lisääntyy.

Uskon palautuvan samaan

Ostosten ja ruoanlaiton suunnittelu jää varmasti pysyväksi tavaksi, jolloin myös kaupassa käynnit harvenevat

Kouluruoka sekä kotona tehty ruoka lisääntyvät, nouturuoan määrä varmaan laskee

Ruokien suunnittelu ja kaupassa käynnin suunnitelmallisuus toivottavasti säilyy pandemian jälkeenkin.

En tule tilaamaan kotiin tai hakemaan take away -ruokaa juuri ollenkaan. Juon koululounaan yhteydessä enemmän maitoa ja mehuja kuin kotona. Kasvisruokailu on helpompaa koululounaan yhteydessä, mutta on ollut melko samalla tasolla myös kotona.

Ei ole oikeastaan muuttunut, eikä tule varmaan muuttumaankaan

Aloin enne pandemiaa suosia kasvisvaihtoehtoja. Jäin kuitenkin jumiin kotikaupunkiini perheeni seuraan, jossa muut eivät syö kasvisruokaa, joten olen itsekin joitunut vaihtamaan takaisin lihan-syöntiin, koska en koe kannattavaksi tehdä montaa ei ruokaa. Pandemian jälkeen, kun pääsen takaisin opiskelukaupunkiini, aion jatkaa kasvisruokavalion suosimista.

Ruokavalioni ei ole muuttunut koronapandemian aikana, joten en usko, että se suuresti muuttuu sen jälkeenkään. Toki usein pyrin valitsemaan muutenkin mahdollisimman ekologisia vaihtoehtoja.

Vastaukset kysymykseen 23.

”Sama juttu taas, oletetaan, että vuoden sisällä koronapandemiasta on selvitty ja jatkettu ns. normaalia arkea. Kuinka koet liikkumisesi muuttuvan vuoden sisällä? Pysyvätkö koronapandemian aiheuttamat muutokset normaalissa arjessa? Palautuuko koronapandemiaa edeltävä toimintamalli?”

Eivät pysy. Palautuu. Sama syy kuin yllä.

Liikkumiseen ei ole tullut hirveästi muutoksia, paitsi että joihinkin paikkoihin en ole ollenkaan mennyt. Mikäli kuitenkin liikun jonnekin paikkaan, käytän yleensä bussia, junaa tai menen kävelen. Eli liikkumiseni on miltei samalla tasolla kuin ennen pandemiaa.

Muutamia kertoja olen päättänyt julkisten sijaan kävellä, jotta tulisi enemmän liikuttua. (Koronan vuoksi julkisilla paikoilla urheilu on vähentynyt suuresti, minkä vuoksi kävely urheilumuotona on tullut tärkeämmäksi)

Liikkuminen muuttuu siten, että ei ole henkilöautoa enää käytössä ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkitys arjessa kasvaa taas.

Toivottavasti palautuu, koska käytin silloin autoa paljon vähemmän.

Pysynyt samana koko ajan

Todennäköisesti liikkumiseni palaa siihen, mitä se oli ennen koronapandemiaa.

Luulen, että liikkumiseni palautuu ennalleen eli käytän polkupyörää ja julkisia sen sijaan että käytäisin polkupyörää ja henkilöautoa.

Liikkumismuoto ei muutu.

Palautuu koronapandemiaa edeltävä toimintamalli.

Lisääntynyt autolla liikkuminen on kohdallani johtunut enemmänkin töiden alkamisesta ja toiselle paikkakunnalle muutosta. Todennäköisesti pandemian jälkeen jatkan taas omillani asuessa jalkaisin ja julkisilla liikkumista.

Aivan varmuudella oma liikkumiseni palaa takaisin normaaliin, kun se muutenkin jo oli hyvin ympäristöystävällistä. Muutokset pandemiaan ei tule pysymään.

Aion liikkua huomattavasti enemmän bussilla ja junalla koronapandemian jälkeen eli palaan koronapandemiaa edeltäneeseen toimintamalliin. Henkilöautolla liikkuminen tulee vähenemään merkittävästi.

Koronapandemian aikana asuin vanhempieni luona, joten käytössäni oli myös auto. Normaalissa arjessa minulla ei sitä ole enkä ole aikeissa hankkia. Eli koronapandemiaa edeltävä toimintamalli palautuu käyttöni, ja kuljen taas kävellen tai polkupyörällä.

Palautuu takaisin julkisia suosivaksi. Kimppakyytien selvitystä ehkä tulee jatkettua aina ennen matkoja, jolloin junan voi jättää välistä (kuten nyt tullut tehtyä).

Suomen sisällä liikkuminen julkisilla palaa varmasti samalle tasolle kuin ennenkin. Lentämistä koitan välttämään tulevaisuudessa.

Julkisen liikenteen käyttö luultavasti palautuu ennalleen.

Tulen liikkumaan enemmän taas linja-autolla, kun vuorot lisääntyvät ja hinnat tasoittuvat. Tällä hetkellä on helpompaa/halvempaa matkustaa autolla. En välttele julkista liikennettä koronan takia. Tulen todennäköisesti matkustamaan pandemian laannuttua myös ulkomaille.

Uskon että muutokset jäävät arkeen koska esimerkiksi itselläni yksi suuri muutos, joka vaikuttaa kumpaankin on suunnitelmallisuuden lisääminen ja suurin osa liikkumiskerroista autolla tulee kauppaan, vaikkakin kilometreissä matkustus kotipaikkakunnalle on pidempi matkana niin niiden matkojen esiintymistiheys on harvempi kuin kauppareissujen. Suunnitelmallisuus keittiössä pakottaa ostamaan enemmän kerralla ja vähentää tarvetta käydä useasti viikossa kaupassa, ja tämä ateriasuunnittelun uskon jäävän rutiiniksi, joten sen uskon vaikuttavan siten myös henkilöautoiluun.

Liikkumiseni tulevan vuoden aikana tulee muuttumaan niin, että joudun liikkumaan henkilöautolla enemmän, ainakin pitkiä matkoja. Lyhyitä matkoja kuljen edelleen kävellen tai pyörällä.

Koronalla oli ainoastaan vaikutusta minuun uimisen osalta, joka jäi nolliin tältä keväältä. Koronaa edeltävä malli palautuu.

Liikkumisen suhteen tulen palaamaan pakostikin ennen koronaa käyttämäni toimintamalliin, sillä olen viettänyt pandemian ajan kokonaan toisella paikkakunnalla, jossa välimatkat ovat pidempiä ja joukkoliikennemahdollisuudet huonommat. Pyöräily tulee olemaan jatkossa pääsääntöinen liik-kumismuoto ja juna pidemmille matkoille.

Suosin varmasti pyörää joukkoliikenteen sijaan, mikäli mahdollista.

Arkena liikkumiseeni ei luultavasti tule paljoa muutosta. Lentäminen varmasti lisääntyy, sillä olisi aikomus lähteä ensi vuonna sukulaisteni luokse ulkomaille ja ehkä muulle lomalle. Koronapandemiaa edeltävä toimintamalli tulee varmasti monilla palautumaan normaaliksi, ja uskon että lentäminen jopa lisääntyisi pandemian edeltävään aikaan verrattuna.

Luulen lisääväni julkisen liikenteen käyttöä. Toivon lisääntyneen liikkumisen säilyvän arjessani, ja tarkoitan siis vapaa-ajan liikkumista. Ajattelen, että koronapandemiasta jää kyllä joitain käytäntöjä elämään. Ja toivon suuresti, että nyt ymmärrettäisiin tehdä ilmastolle suotuisia ratkaisuja.

Ehkä turhaan autolla paikoissa käynti jää kokonaan pois

Julkisen liikenteen suosiminen henkilöautoilun sijaan palautuu koronatilanteen helpottaessa

Autoilua aion jatkaa kuten ennenkin koronaa, lentomatkustaminen sekä Suomen sisäinen matkustaminen mahdollisesti kasvavat jonkun verran, kun se on taas mahdollista

Kotimaan matkailua tulee ehkä tehtyä vähemmän, kun ei voi olla etätöissä esim. mökillä, joten henkilöautoilu tod. näk. vähenee.

Edeltävä toimintamalli palautuu ja matkustan jälleen junalla enemmän.

Normaali päivittäinen liikkumiseni on pysynyt ennen pandemiaa ja sen aikana lähes samana, joten uskon että liikkuminen ei muutu osaltani pandemian jälkeenkään. Tosin aion matkustaa lentokoneella ulkomaille, kun se on taas mahdollista ja mahdollisesti matkustaa enemmän kuin parina edellisenä vuotena.

Todennäköisesti pandemiaa edeltävä malli palautuu

Aion palata takaisin julkisten suosimiseen.

Aion luopua henkilöautosta, mutta olisin sen luultavasti tehnyt vaikkei koronaa olisikaan, joten kuljen jatkossa enemmän julkisilla ja pyöräillen tai kävellen.

Vastaukset kysymykseen 24.

"Onko koronapandemia tuonut arkeesi toimintatapoja tai muutoksia, esim. etätyöskentely, päivittäinen liikkuminen jne., joita voisit jatkaa / hyödyntää edelleen ns. normaalissa arjessa?"

Ei ole.

Olen vähentänyt oleskelua julkisilla paikoilla, kuten kahviloissa ja kauppakeskuksissa. Tietoisesti olen siis vähentänyt tietyissä paikoissa olemista.

Etäopiskelua minulla on ollut, minkä vuoksi koen, että olen oppinut tekemään asioita hieman itsenäisemmin ja oppinut luottamaan enemmän, että kaikesta selviää aina jotenkin. Etäopiskelussa opittuja taitoja voisin siis hyödyntää jatkossakin.

Luulen, että käsien desinfiointi jää arkeeni pandemian jälkeenkin ainakin hetkeksi, toki hieman vähäisempänä.

Ei

Etätyöskentely lyhettää työmatkoja, joten säästää aikaa. Koen että tekisin jatkossa rohkeammin töitä etänä.

Pidin etätyöskentelystä, ehkä jatkan sitä jatkossakin.

Koronapandemia ei ole juurikaan tuonut arkeeni toimintatapoja, joita haluaisin jatkaa tilanteen jälkeen.

Pesen enemmän käsiä. :D

Etäopiskelua voisin toisaalta jatkaa, mutta laskuharjoitukset eivät ehkä etänä onnistuneet niin hyvin. Muuten pandemia ei ole tuonut arkeeni merkittäviä muutoksia.

Pandemia ei ole tuonut mitään järkevää minun toimintatapoihini. Se on vain rajoittanut minut pysymään kotona ja välttämään turhaa liikkumista. Muuten on normaalisti toiminut arki.

Voisin jatkaa normaalissa arjessa paremman käsihygienian noudattamista.

Etätyöskentely on lisääntynyt. Päivittäinen liikkuminen loppunut lähes kokonaan, joten odotan paljon "normaalia" arkea.

Ulkoilu

Muutokset ovat olleet lähinnä negatiivisia (esimerkiksi liikunnan vähentyminen), joten toivon että kyseiset toimintatavat eivät säily.

Etätyöskentelyn myötä on täytynyt kiinnittää huomiota myös oman kodin työpisteen ergonomiaan sekä ajankäytön hallintaan. Liian helposti tekee liian pitkiä päiviä ja opiskelustressi estää rentoutumisen illallakin, niin kauan kunnes työn saa tehtyä valmiiksi, vaan ns. työt tulevat kotiin eikä niitä saa pois mielestä, vaikka niille olisi vielä hyvin aikaa tehdä ja työtä voisi huoletta jatkaa seuraavanakin päivänä.

Voisin jatkaa etäopiskelua, jos siihen tulisi joitakin muutoksia, kuten, että apua olisi paremmin saatavilla/nopeammin saatavilla. Lisäksi minulle vapautui enemmän aikaa liikkua.

Korona ei juurikaan muuttanut toimintatapojani.

Etäopiskelu

Etäopiskelu mahdollisesti

Korona on tuonut etätyöskentelyn, jonka käyttöä jatkossa voin harkita sopivassa määrin. Päivittäinen liikkuminen ja julkisten liikennevälineiden käyttö lienee lisääntyvän.

Ei

Koronapandemian aikana huomasin, että etäopiskelu ei olekaan mahdottomuus minulle ja aion jatkaa sitä tulevaisuudessa mahdollisimman paljon.