VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Madeleine Grankull

Flygrädsla och dess inverkan på resebeteendet

Företagsekonomi och turism
2014

VASA YRKESHÖGSKOLA
Företagsekonomi och turism

ABSTRAKT

Författare	Madeleine Grankull
Lärdomsprovets titel	Flygrädsla och dess inverkan på resebeteendet
År	2014
Språk	svenska
Sidantal	47 + 1 bilaga
Handledare	Mikko Peltola

Syftet med detta lärdomsprov är att undersöka hur flygrädsla påverkar resebeteendet och hur det påverkar vid köp- och beslutsprocessen. Målet är även att klargöra vilka faktorer som inverkar på hur och till vilken grad flygrädsla upplevs samt om de flygrädda personerna kan tillhöra någon speciell resenärstyp.

I teoridelen behandlas förutom flygrädsla även rädsla, ångest, fobier, faktorer som påverkar köp- och beslutsprocessen, riskuppfattning samt resenärstyper. Den empiriska delen förverkligades genom en kvantitativ undersökningsmetod. Insamlingen av data skedde genom en elektronisk enkät som utformats för att ge stöd till den teoretiska delen. Resultatet för detta arbete baserar sig på de 92 respondenter som medverkade i undersökningen.

Resultaten av undersökningen visar att flygrädsla inte har något samband med resenärens ålder eller kön att göra. De faktorer som påverkar mest när de flygrädda väljer en resa är resesällskap, destination, pris och kvalitet. Graden av den individuella flygrädslan är den avgörande faktorn som styr beteendet hos resenären.

Ämnesord flygrädsla, resebeteende, riskuppfattning

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Degree Programme in Tourism

ABSTRACT

Author	Madeleine Grankull
Title	Fear of flying and its effect on travelling behaviour
Year	2014
Language	Swedish
Pages	47 + 1 Appendix
Name of Supervisor	Mikko Peltola

The aim for this thesis is to investigate how fear of flying affects traveling habits and how it affects buying- and decision making process. The goal is also to clarify which factors affects the level of fear, and if people with fear of flying can be counted as a certain traveller type.

The theory part of this thesis will beside of the fear of flying deal with fear, anxiety, phobias, factors that affect the buying- and decision making process, risk perception and types of travellers. The empirical part was accomplished by an quantitative survey method. The collecting of data was done by an electronic questionnaire that had been made to give support to the theoretical part.

The results of this survey are based on the answers of 92 respondents. The result shows that fear of flying is not connected to the travellers age or sex. The factors that affects the most on the decision making progress for the travellers that suffers from fear of flying are travel companions, destination, price and quality. The degree of the individual fear of flying is the most decisive factor that controls the travellers behaviour.

INNEHÅLL

ABSTRAKT

ABSTRACT

1 INLEDNING ... 8
1.1 Bakgrund ... 8
1.2 Syfte ... 8
1.3 Arbetets disposition ... 9
2 MÄNNISKAN OCH RÄDSLA ... 10
2.1 Ångest ... 10
2.2 Fobi ... 11
3 FLYGRÄDSLA ... 12
3.1 Hur uppstår flygrädsla ... 13
3.1.1 Rädsla för ovisshet ... 13
3.1.2 Traumatiska upplevelser ... 14
3.1.3 Stress ... 14
3.1.4 Flygrädsla i samband med andra rädslor ... 15
4 FAKTORER SOM PÅVERKAR KÖP- OCH BESLUTSPROCESSEN ... 16
4.1 Motivationsfaktorer ... 16
4.2 Bestämningsfaktorer ... 16
5 RISKUPPFATTNING OCH DESS INVERKAN PÅ KÖPBESLUTET ... 18
5.1 Risktyper inom turismen ... 20
6 STANLEY PLOG – PSYKOGRAFISKA RESENÄRSTYPER ... 22
7 DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN ... 25
7.1 Undersökningens inriktning ... 25
7.2 Val av undersökningsmetod ... 25
7.3 Utformning av mätinstrument ... 27
7.4 Enkätens upplägg ... 27
7.5 Urval ... 28
8 RESULTAT OCH ANALYS ... 30
8.1 Bakgrundsfaktorer ... 30

8.2 Bakgrundsfaktorernas inverkan och samband med flygrädsla 31
8.2.1 Könets inverkan på flygrädsla 31
8.2.2 Ålderns inverkan på flygrädsla 32
8.3 Hurudana resor föredrar flygrädda 32
8.4 Resenärstyper 34
8.5 Hur upplevs flygrädslan 35
8.6 Faktorer som påverkar vid val av resa 37
9 AVSLUTANDE DISKUSSION 39
9.1 Sammanfattning 39
9.2 Validitet och reliabilitet 41
9.3 Förslag till fortsatt forskning 43
KÄLLFÖRTECKNING 45

FÖRTECKNING ÖVER TABELLER

Tabell 1.	Kön	s. 28
Tabell 2.	Ålder	s. 29
Tabell 3.	Könets inverkan på flygrädsla	s. 29
Tabell 4.	Hurudana resor föredrar flygrädda	s. 32
Tabell 5.	Resenärstyper	s. 33
Tabell 6.	Hur upplevs flygrädslan	s. 34
Tabell 7.	Faktorer som påverkar val av resa	s. 35

FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

BILAGA 1. Frågeformulär: e-lomake.puv.fi elomake lomakkeet 3987 lomake

1 INLEDNING

I det introducerande kapitlet redogörs bakgrunden för lärdomsprovets ämne. Direkt efter påföljer formuleringen av arbetets syfte. En beskriving av arbetets disposition avslutar detta kapitel.

1.1 Bakgrund

I takt med globaliseringen och den fortsatta växande turismindustrin så har flygets roll i samhället blivit viktigare för varje dag. Människor som i dagens värld lider av flygrädsla är mera utsatta än tidigare eftersom flyget som transportmedel används mer och mer. Vi reser med flyg på semester och fritid men även på grund av våra arbeten. Flyget är det snabbaste transportmedlet vilket gynnar företag och privatpersoner vid besparing av tid och pengar.

Flygrädsla är vanligt bland befolkningen och under de senaste åren har man börjat prata mer om flygrädsla och om hur man skall behandla det. Många flygbolag och resebolag har börjat erbjuda kurser där man kan få hjälp med att bemästra sin flygrädsla. Trots att ämnet hamnat mera på tapeten än tidigare har det fortfarande inte utförts särskilt mycket forskning och undersökning gällande ämnet flygrädsla.

Jag har valt ämnet flygrädsla för mitt lärdomsprov först och främst för att ämnet intresserar mig men även för att jag och många av mina vänner samt bekanta lider av det. Jag tycker även att detta är ett aktuellt ämne eftersom en betydelsefull mängd av befolkningen anser sig vara flygrädd och att det dessutom diskuteras mer om det i dagens mediasamhälle än tidigare.

1.2 Syfte

Syftet med detta lärdomsprov är att undersöka hur flygrädslan påverkar resebeteendet och hur den påverkar inför och under den eventuella köp- och beslutsprocessen. Genom att klargöra vilka faktorer som inverkar på hur och till vilken grad flygrädslan upplevs så önskar jag få ett resultat som påvisar hurudana resevanorna är hos de som lider av flygrädsla.

Genom undersökningen vill jag även komma fram till om de personer som lider av flygrädsla kan tillhöra någon speciell resenärstyp. Dessutom vill jag ta reda på om det finns några karaktäristiska drag som de flygrädda har gemensamt med varandra.

1.3 Arbetets disposition

Detta arbete består utav två större delar nämligen en del som behandlar sekundärdata och den andra delen som behandlar primärdata. Med sekundärdata innebär tidigare gjorda undersökningar och statistiker, man kan alltså säga att det är den teoretiska delen i detta lärdomsprov. Primärdata däremot är den del som man själv samlar ihop för undersökningen i detta fall handlar det om den empiriska delen (Lekvall & Wahlbin 2001, 257). Den teoretiska delen är uppbyggd för att ge information och frågeställningar inför den empiriska delen. Rädsla, ångest och fobi behandlas som grund för att sedan mynna ut i en teori om själva flygrädslan. Även konsumentbeteende, riskuppfattning och resenärstyper behandlas i den teoretiska delen av lärdomsprovet.

Den empiriska delen av lärdomsprovet startar med redogörelse för val av undersökningsmetod, urvalsmetod samt en beskrivning över enkätens upplägg. Den empiriska delen avslutas med en redogörelse utav de resultat som uppkommit efter en grundlig analys av undersökningen samt en diskussion över arbetets validitet, reliabilitet och eventuella förslag till fortsatt forskning.

2 MÄNNISKAN OCH RÄDSLA

Rädsla hör till människans natur och är en grundkänsla som påverkar våra överlevnadsinstinkter. Rädsla kan upplevas på många sätt beroende på tillfälle och individ (Kinnunen 2001, 21). Enligt gjorda undersökningar lider 60 % av oss av olika symptom av rädsla medan 5-25% lider av fobier. Med fobier anses långvarig rädsla som stör det dagliga livet (Tamminen 1999, 39). En rädsla kan uppstå och komma till synes av vad som helst, det kan vara ett objekt, en situation, ett ställe eller bara en känsla. Precis som varje individ är unika och olika så är även rädslor. De kan vara rationella eller irrationella (Kinnunen 2001, 22).

Man bör dock komma ihåg att rädsla inte bara behöver ses som en negativ känsla eftersom den gör oss aktsamma vid tillfällen som kan vara farliga för oss. Utan rädsla skulle vi inte klara oss, vår kropp är uppbyggd och skapad för att snabbt kunna reagera på sådant som kan skada oss (Kinnunen 2001, 19-21).

Reaktionen på ett hot för ens välbefinnande eller existens leder alltid till rädsla hos oss människor. Vi kan uppleva hot utifrån men även psykologiskt inombords. Det behöver inte vara verkliga hot för att det skall upplevas som rädsla, utan det är redan tillräckligt med att det uppstår en förnimmelse av hot i vår fantasi. En rädsla som upplevs starkt framträder på minst tre olika plan: som subjektiva upplevelser som t.ex. misstanke om att något är fel, som fysiologiska symptom i form av svettning, hjärtklappning, etc. och som handlingar som undvikande och flykt (Öhman 1994, 9-15).

2.1 Ångest

Rädsla och ångest går oftast hand i hand och de är normala fenomen som varje människa upplever under sin livstid. Enligt psykoanalysens skapare Sigmund Freud är skillnaden mellan ångest och rädsla det att ångest uppstår av oroliga känslor inombords medan rädsla uppstår av något hot som man är medveten om. Ångest är alltså inte ett resultat av ett igenkännbart hot (Öhman 1994, 15-17). Ångesten kan upplevas på många olika nivåer, allt från en lindrig känsla av obekvämhet till känsla av skräck (Tamminen 1999, 40-42).

2.2 Fobi

Ordet fobi kommer från grekiskan fobos och betyder fruktan (Psykologiguiden). Fobi är en irrationell och intensiv rädsla för situationer eller föremål. Rädslan är oftast så pass stark att den inte är trovärdig i förhållande till den verkliga faran. Trots att människan skulle förstå att rädslan är orealistisk så klarar hon ändå inte viljemässigt av att kontrollera den. Till slut leder en fobi till att den situationen som skapar rädslan undviks och detta leder till ett liv med begränsningar. (Öhman 1994, 23-24) Inom psykiatrin delar man in fobin i tre olika grupper: agorafobi, socialfobi och specifik fobi (Psykologiguiden). Agorafobi eller så kallad ”torgskräck” är en ångeststörning som betyder att man är rädd för offentliga öppna platser, folkmassor, köer eller tillfällen där det kan vara svårt att komma bort från om en ångestattack bryter ut. Flygfobi räknas in i gruppen agorafobi eftersom att resor består av folkmassor, köer, osv. Agorafobi är den vanligaste gruppen av fobier och finns hos mellan 1 och 5 % av befolkningen (Tamminen 1999, 40-46 & Psykologiguiden).

3 FLYGRÄDSLA

Flygrädsla eller aviafobi är vanligt bland oss människor. Flygrädsla räknas inte som en sjukdom utan som en rädsla som skapar oro i själ och sinne. Flygrädslan påverkar såväl tankarna hos människan samt kroppens fysiologiska funktioner (Nohynek, Pekkanen, Turtiainen & Riutta 2004, 11). Symptomen för flygrädsla kan vara obehagliga eller så besvärliga att flygning känns omöjligt. De fysiska symptomen på flygrädsla kan vara spänning, hjärtklappningar, magproblem, yrsel, etc. De symptom som berör vårt kognitiva beteende kan vara koncentrations-svårigheter, stressigt beteende, irritation rastlösthet, etc. När dessa symptom blandas ihop och skapar rädsla kan det leda till sömnsvårigheter och kraftiga reaktioner som leder till att en person helt och hållet väljer bort flyget som färdmedel. (Kinnunen 2013)

Trots att flygning är ett av de säkraste sätten att resa på så lider många människor av flygrädsla. Gunilla Amnér nämner i sin avhandling att flyga är 29 gånger säkrare än att köra bil men trots det är många människor väldigt rädda. Rädslan uppstår för det mesta vid själva starten och den dominerande delen av de som lider av aerofobi är rädda för att flygplanet skall störta (Amnér 1997, 9). Enligt internationella undersökningar upplever mer än 30 % av populationen rädsla av någon grad i samband med flygning. Ungefär 8 % flyger inte alls p.g.a. rädslan (Kinnunen 2001: 63). Tamminen uppger att var femte människa känner av någon slags rädsla i samband med flygning medan var tionde människa lider av besvärlig flygrädsla och flygfobi (Tamminen 1999, 39-40). När vi pratar om flygrädsla bör vi komma ihåg att det är något som vi lärt oss att vara rädda för, därför kan vi också lära oss att komma ifrån rädslan t.ex. med hjälp av kurser och avslappningsövningar (Nohynek mfl. 2004, 12).

Flygrädsla som problem hör inte till någon speciell typ av människogrupp. Varken ålder, kön, utbildning eller yrke är bundet till hur och varför flygrädsla uppstår. Det är naturligt att rädslans uppkomst och grad skiljer sig från person till person (Kinnunen 2001, 67). Man tror dock att flygrädslan för det mesta uppstår när människan blir äldre och enligt gjorda studier uppstår i medeltal flygrädsla vid 27

års ålder. Det är dock svårt att särskilja vilka faktorer som inverkar. Eftersom många har familj i den åldern kan man dra paralleller till flygrädslan. Det kan kännas jobbigt att t.ex. lämna barnen hemma vilket kan leda till att flygresan upplevs som skrämmande och det triggar till att känna rädsla för att flyga. Åldrande kan också få oss människor att se på livet ur en annan synvinkel och genom det upplever vi vårt liv som något skört som man måste ta vara på. Dessa tankar kan göra oss aktsamma och rädda för saker och ting i vardagen och i detta fall kan det t.ex. leda till flygrädsla (Dr.Wilson).

Flygrädslan för en och samma person behöver inte upplevas på samma sätt varje gång eftersom att det kan finnas många olika faktorer som spelar in på hur rädslan upplevs t.ex. resans längd, vilket flygbolag som används, flygplanets storlek, osv. (Kinnunen 2001, 67)

3.1 Hur uppstår flygrädsla

Flygrädsla kan uppstå och upplevas på många vis och kan därför vara svår att definiera. Det är viktigt att komma ihåg att vem som helst kan drabbas och tillfällena kan vara olika på hur och varför rädslan skapas (Kinnunen 2001,73). De flesta personer som lider av flygrädsla har inte upplevt någon livsfarlig situation under en flygresa utan de har bara känt rädsla. När vi människor är rädda så förknippar vi oftast det med fara (Dr.Wilson). Det finns dock faktorer som eventuellt är avgörande när rädsla för flygning uppstår hos oss människor (Kinnunen 2001, 73).

3.1.1 Rädsla för ovisshet

I samband med flygning är det helt naturligt att människan blir rädd för att hon inte har kontroll över situationen och inte kan veta vad som kommer att hända. Under en flygresa finns det oerhört många element som vi människor inte har någon aning om hur det fungerar osv. Att inte kunna förstå saker och ting leder till att vi inte har någon kontroll och det triggar rädslan inom oss. Rädslan för det okända drabbar oftast de som mer sällan flyger eller de som aldrig tidigare suttit i ett flygplan. Det finns dock inget som säger att en person som är van att flyga inte

skulle reagera på detta. Det finns alltid frågor som vi människor ställer oss själva, frågan är bara hur vi reagerar på dem (Kinnunen 2001, 73-74). Att vara instängd i ett trångt flygplan med mycket människor och veta att du inte själv har någon kontroll över hur resan kommer att gå utan att allt ligger i pilotens händer kan vara en jobbig känsla för många (Kaasalainen 2009, 36).

3.1.2 Traumatiska upplevelser

Trots att det väldigt sällan sker olyckor i samband med flygning så sätter de spår i människan de gånger det sker. När en flygolycka sker så är det oftast väldigt dramatiskt och det lämnar ingen oberörd. Rädsla kan lätt uppstå om någon närstående berättar om en traumatisk flygresa som de varit med om. Det är lätt att saker och ting blir större och mer skrämmande än vad det egentligen är när någon annan berättar om en upplevelse. Vi människor har lätt för att skapa rädslor efter saker vi sett och hört om. Om man sitter på ett flygplan och tänker på något skrämmande så blir man garanterad rädd och ängslig över att något kommer att hända. Människan har lätt för att skapa sin egen rädsla genom fantasi och negativa tankar (Dr.Wilson). Under en flygresa kan helt vanliga och ofarliga situationer leda till en traumatisk upplevelse. Dessa situationer kan vara turbulens, skakande landningar, förseningar, dåligt väder, osv. Människan kan också påverkas av andra traumatiska upplevelser i livet som inte har något med flygning att göra som t.ex. sjukdom och ångestattacker, dessa kan lätt trigga flygrädslan hos en person(Kinnunen 2001, 78-81).

3.1.3 Stress

Stress är en faktor som kan utlösa rädsla och därför är det viktigt att man planerar en resa bra för att undvika stress. Ett bra exempel på hur stress kan påverka en flygresa är om en person som har mycket arbete att göra hamnar att sitta i ett flygplan. Personen börjar stressa över det att hon måste sitta inne i flygplanet istället för att kunna arbeta och det leder till stress och en obekväm flygresa. Detta exempel visar också på hur yttre faktorer kan påverka negativt på hur resan upplevs (Kinnunen 2001, 83-86). Studier har visat att ångestattacker uppkommer ofta i samband med stress. De första ångestattackerna kan upplevas efter 6-8

månader av kontinuerlig stress. Stressen kan bero på att man förlorat något eller någon i sitt liv på grund av t.ex. dödsfall, sjukdom, förändringar i arbetet eller parförhållanden. Även positiva förändringar i livet kan skapa negativ stress i form av t.ex. tidsbrist, mindre egen tid, osv. Stress gör oss sårbara och skapar panik inombords. När en stressad människa sätter sig på ett flygplan kan det lätt leda till rädsla för att en ångestattack skall bryta ut och detta avspeglar en negativ bild på hela resan (Dr.Wilson).

3.1.4 Flygrädsla i samband med andra rädslor

För vissa personer kan själv rädslan för att flyga bara var en del av en större helhet eller så är det en reaktion på en annan rädsla. När en person stiger in i ett flygplan så tar hon med sig alla sina rädslor och ångestmoment vilket kan leda till att de visas upp som flygrädsla. Fobier för trånga utrymmen, höjdrädsla, rädsla för att dö, rädsla för att bli rädd, sociala rädslor, panikångest, etc. är faktorer som kan trigga uppkomsten av flygrädsla. Detta är ett bra exempel på varför det kan vara svårt att förstå när, var och hur rädsla för flygning uppstår (Kinnunen 2001, 111-116).

4 FAKTORER SOM PÅVERKAR KÖP- OCH BESLUTSPROCESSEN

Enligt Swarbrooke och Horner kan man dela upp de faktorer som påverkar turistens köpbeslut i två större helheter och de är motivations faktorer samt avgörande bestämmande faktorer. Motivations faktorer motiverar turisten till att vilja köpa en produkt medan de bestämmande faktorerna avgör till vilken grad turisten kommer att förverkliga köpet. När man jämför motivations och bestämmande faktorerna med varandra så är de väldigt lika. Det finns bara en liten grå linje mellan en människas begär och de faktorer som sist och slutligen avgör beteendet (Swarbrooke & Horner 2007, 51,61)

4.1 Motivationsfaktorer

Dessa faktorer motiverar en person till att resa samtidigt som det kan motivera till en specifik sorts resa. Det finns många olika faktorer som kan motivera turisten till ett köp. Det är dock svårt att identifiera vilka dessa är eftersom att varje turist har individuella behov och önskningar som motiverar dem till att resa. Faktorer som kan vara avgörande är personlighet, livsstil, hobbyn, intressen, osv. De flesta resor representeras av flera motivations faktorer och vid köpbeslutet bestämmer turisten vilken eller vilka av faktorerna som kommer att vara dominerande för resan (Swarbrooke & Horner 2007, 51-61).

4.2 Bestämningsfaktorer

Trots att en person skulle vara motiverad att resa så finns det faktorer som kommer att avgöra om resan blir av eller inte. Om resan blir av så finns det faktorer som påverkar på hur resan kommer att vara uppbyggd. Dessa bestämnings faktorer kan delas in i:

- Externa faktorer
- Interna faktorer

De externa faktorerna består av påverkan från media, politik, reklam, andras åsikter, osv. Dessa faktorer tolkas på olika sätt av individuella resenärer och det kan vara svårt att förutspå hur stor betydelse dessa har vid resenärens beslutsprocess. De interna faktorerna som även kan kallas för personliga faktorer utgörs av resenärens personlighet, tankar, attityder, ekonomi, osv (Swarbrooke & Horner 2007, 60-61). De externa faktorerna påverkar och formar de interna faktorerna på ett positivt eller negativt sätt (Albanese & Boedeker 2002, 106).

Eftersom att rädsla hör till en av de interna faktorerna kan vi placera in flygrädsla som en bestämningsfaktor när det kommer till att en person skall fatta ett beslut om resan. Flygrädsla kan ses som en extern faktor om man reser i grupp och en av gruppmedlemmara är väldigt flyggrädd och man därför tvingas att välja bort flyget som transportmedel. Personlig flygrädsla påverkas troligtvis inte så starkt av externa faktorer eftersom att rädsla oftast är en väldigt personlig känsla.

5 RISKUPPFATTNING OCH DESS INVERKAN PÅ KÖPBESLUTET

Risk som begrepp är en av de centrala faktorerna för att kunna förstå köpbeslut hos konsumenterna (M.Conhar,G.Zinkhan,C.Peters,S.Olavarrieta 2004, 418). Många forskare har gjort försök att påvisa och kategorisera resenärers riskuppfattning (A.Schaffhauser & R.Saouma 2010, 11). Problemet med litteraturen inom resande och turism är att den till största del har en liknande infallsvinkel och teorin är många gånger hämtade från existerande riskkategorier inom andra forskningsområden som psykologi och ekonomi. Detta leder därför till att det antas förekomma liknande risker för turister som för icke turister (P.Simpson & J.Siguaw, 2008, 315). Forskning inom turism har dock påvisat att riskuppfattning hos turisten alltid är närvarande likaså en känsla av rädsla för allt som är nytt och främmande. (D.Mason & E.Roberts 2004, 50)

En av de faktorer som påverkar resenärens köpbeslut runt omkring själva köpet är resenärens egen riskuppfattning. Detta innebär allt från besvikelse i jämförelse med förväntningar till orsaker under och före resan som kan leda till skada. Enligt teorier gällande konsumentbeteende så vill konsumenterna alltid uppfatta riskerna i deras köp så att de har en möjlighet att minska eller helt och hållet utesluta dem. Så fort konsumenten upplever risk på någon nivå så förändras hennes/hans beteende, från att fördröja köpet till att använda sig av strategier som kan hjälpa till att minska riskerna till en nivå som känns acceptabelt. Detta kan ske genom att konsumenten söker information och väljer att anförtro sig till ett varumärke som är känt och säkert. Om man funderar hur detta kunde påverka resenärer med flygrädsla så kan ta reda på fakta och söka fram de flygbolag som är säkra och minst riskfyllda t.ex. har en låg procent av skedda flygolyckor, detta kunde hjälpa dem med att förverkliga köpet. (G.Fuchs & A.Reichel, 84)

Gerald J.S Wilde har utformat riskhomeostasteorin som är en teori gällande människans riskuppfattning. Med denna teori påstås att människan accepterar en viss risk i alla lägen gällande hälsa, säkerhet och andra saker som de värdesätter i utbyte av de fördelar som risktagandet kan föra med sig (transport, arbete,

reakreation, romantik, osv). I vilken pågående aktivitet som helst så granskar människor hela tiden hur mycket risk de känner att de utsätts för i situationen. De jämför detta med hur stor risk de är villiga att godkänna och försöker minska eventuell skillnad mellan de båda till noll. Wilde menar även att om nivån av den subjektiva upplevda risken är lägre än vad som är tillfredställande så har människan en viss tendens att genom handligar öka deras risktagande. Om den subjektiva upplevda risken däremot är högre än vad människan klarar av så blir hon/han försiktigare i sina handlingar.

Trots att riskuppfattningsteorin har blivit formad av kognitiv psykologi och används flitigt i mer än 40 år så har begreppet riskuppfattning i anslutning till turism först börjat användas efter terror-attackerna i New York 11 september 2001. (Korstanje 2009: 4-5)

När resenärer uppfattar resandet som obehagligt på grund av en närvarande eller en uppfattad risk så väljer de gärna andra alternativ som känns bättre för dem. När säkerhet ifrågasätts vid resebeslut så kommer sannolikt resenärens beslutsmodeller att förändras och det leder till att resenären ändrar sina reseplaner. Man har genom internationella resestatistiker observerat att efterfrågan på turism och resande minskar när uppfattning av risker i koppling till en destination ökar (Tare Sayed Abdel Azim 2009, 29).

Studier har markerat tre viktiga konsekvenser gällande rädsla och ångest. För det första har rädsla en tendens att öka riskuppfattningen i samband med resande (Lerner J. & Keltner D. 2001, 146). Detta stämmer även ihop med den mera allmänna upptäckten gjord av Johnson och Tversky att händelser som väcker negativa känslor leder till en överdriven riskuppfattning hos oss människor. Ångest och rädsla uppmuntrar människan till att känna förståelse för hot. För det andra leder rädsla till ovilja att ta risker. Forskning gällande hot som kan involvera eventuell fysisk skada påvisar att personliga hot och rädslor leder till en förändring i det personliga beteendet som sedan avspeglar sig på syftet att minimera risker(Morakabati 2007, 211). Sist och slutligen kan rädslan leda till ett skadligt resultat vid behandling av information eftersom den försämrar människan kognitiva förmågor (Lerner J. & Keltner D. 2001, 146).

5.1 Risktyper inom turismen

För att kunna förstå på vilket sätt riskuppfattningen inverkar på resenärens beslutsprocess så är det viktigt att identifiera vad det är som utgör en risk. Simpson och Siguaw poängterar att risker identifieras för det mesta ’a priori’ vilket resulterat i att forskare antagit att samma risker kan tillämpas inom rese- och turismbranschen. Genom deras undersökning om turisters attityder och upplevelser under en vistelse har de lyckats definiera 10 risktyper som är mera karaktäristiska för rese- och turismbranschen (A.Schaffhauser & R.Saouma 2010, 12; P.Simpson & J.Siguaw 2008, 325).

1. Fysiska – Välmående och hälsa i samband med sjukdom eller kroppslig skada som kan orsakas av t.ex. en bilolycka.

2. Fysiska – Skador i psykisk och fysisk form som kan uppkomma vid situationer som resenärens egen säkerhet kan bli hotad t.ex. vid ett rån.

3. Form av service – Åtkomlighet, bekvämlighet och kvalitet gällande boende och mat där resenären vistas, matförgiftning är ett bra exempel på en risk som resenären kan vara rädd för.

4. Resans och destinationens form – Upplevelser och intryck gällande myndigheterna samt infrastruktur, kan det finnas problem med vägskyltar, gränskontroller och hygien vid destinationen.

5. Form av transport – Hur färdmedel kan påverka resan, t.ex. punktering på bilens däck.

6. Psykologiska – Turisten känner sig osäker över vissa situationer och kan därför ha svårt att förstå hur hon/han skall hantera vissa situationer, t.ex. flygrädsla.

7. Ekonomiskt gällande pengar – Turisten känner risk över att spendera för mycket pengar på t.ex. shopping.

8. Ekonomiskt gällande resenärens egendom – Risk för skada eller stöld av deras privata ägodelar.

9. Social oro gällande närstående – Kan ha samband med hur familj, vänner eller husdjur klarar sig under resan eller om de stannat hemma och inte är med.

10. Social oro gällande bemötande av nya människor – Hur bemöts turisten av främlingar vid destinationen, kan de eventuellt vara ovänliga och hotfulla.

6 STANLEY PLOG – PSYKOGRAFISKA RESENÄRSTYPER

Man har kommit fram till att resenärers konsumtion påverkas betydelsefullt av resenärernas personlighet. Genom så kallad psykografisk forskning har det undersökts hur personlighet och val av ett resmål hänger ihop. Stanley Plog har speciellt undersökt resenärernas konsumentbeteende. Han klassificerade resenärerna enligt deras personlighet i olika beteendegrupper (Albanese & Boedeker 2002, 111-113; Vuoristo 2002, 45).

År 1974 undersökte Stanley Plog vilka faktorer som påverkade flygrädslan hos välbärgade Amerikaner (Vuoristo 2002, 45). Genom denna undersökning uppkom hans teori som delade upp den amerikanska befolkningen i klasser enligt sammanhängande psykografiska typer. Dessa typer varierade från två extrema klasser. (Cooper, Fletcher, Fyall, Gilbert & Wanhill 2008, 442)

1. Den psykocentriska resenärstypen härstammar från ”psyket” eller ”självcentrerad” där en persons tankar och oro för små problem i livet centraliseras. Dessa individer är oftast väldigt konservativa gällande deras resevanor och väljer gärna de säkra destinationerna till vilka de även kan återvända i framtiden. På grund av detta kan man kalla dem för ”återvändarna”.

2. Den allocentriska resenärstypen härstammar från ordet ”allo” vilket betyder ’i olik form’. Dessa individer är äventyrslystna och de vill gärna upptäcka nya destionationer när de reser. De åker helst inte till samma destinationer igen och därför kan man kalla dem för ”vandrarna”. (Cooper mfl 2008, 442)

Den psykocentriska resenären föredrar att åka på färdigt planerade resor till bekanta miljöer där de inte behöver aktivera sig utan kan njuta av sol, bad och avkoppling. Om de väljer att åka på någon utflykt vid resemålet så föredrar de att åka på dem som är färdigt planerade. Stanley Plog menar även att de psykocentriska resenärerna är flygrädda och väljer därför helst destinationer som de kan nå med bil. Den allocentriska resenären däremot tar själv hand om hur resan skall förlöpa och de behöver inga noggranna förhandsarrangemang.

Eftersom att de njuter av nya erfarenheter, okända kulturer och upplevelser så söker de sig gärna till nya och spännande destinationer. Den allocentriska resenären kan vara nöjd med måttlig och till och med anspråkslös utrustning och service vid destinationerna och deras övernattningsställen (Vuoristo 2002, 45).

Mellan dessa två extrema typer finns den så kallade midcentriska resenären som största delen av befolkningen hör till och som är en blandning av de båda ovanför nämnda typerna. Förutom det kan även resenären vara nästan psykocentrisk eller nästan allocentrisk. Den midcentriska resenären bildar den största marknaden inom turismen men de extrema resenärstyperna bör inte heller glömmas bort eftersom även de är potentiella kunder. De psykocentriska resenärerna är speciellt vinstgivande eftersom de spenderar sina pengar på färdigt planerade paketresor (Vuoristo 2002, 45).

Enligt det amerikanska samhället är flygrädsla en egenskap hos den psykocentriska resenären vilket leder till att väg- eller havsförbindelser styr deras val av destination. Hos en europeisk psykocentrisk resenär är det eventuellt möjligt att flygrädslan inte är en klar avgörande faktor eftersom det upptäckts att de psykocentriska personer som reser till södern inte har blivit hindrade av flygresan. Det kunde kanske i detta fall vara fråga om nästan psykocentriska resenärer. Många resebolag har dock genom undersökningar och kurser försökt att få fram vad och vilka motiv som orsakar flygrädslan och hur dess effekt kunde minskas hos resenären (Vuoristo 2003, 42).

Plogs teori bevisar att de olika resenärstyperna reser till skilda destinationer och där av visas även att de psykocentriska som kan hindras av flygrädsla först och främst reser till destinationer i hemlandet eller till de destinationer som ligger nära. Trots att Plogs klassificering hjälper till för att förstå resenärens psykologiska beteende och att den till en viss del kan vara användbar när man vill länka turister med destinationer så har den inte blivit godkänd som en egentlig teori. Det har upptäckts att resenärernas beteende kan ändras enligt resans motiv och tillfällen, t.ex. under en kort resa kan resenären vara psykocentrisk och vid längre resor allocentrisk (Vuoristo 2002, 47).

Plogs teori har även fått mycket kritik gällande resenärernas inkomst eftersom att han hävdade att det finns fler psykocentriska resenärer med låg inkomst och fler allocentriska med högre inkomst. I detta fall kan det vara fråga om att personer som egentligen är allocentriska blir tvungna att resa enligt samma modell som de psykocentriska resenärerna eftersom deras ekonomi inte är tillräcklig bra för att de skall kunna resa som de helst vill (Vuoristo 2002, 47).

7 DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN

7.1 Undersökningens inriktning

Undersökningar kan grupperas i fyra olika inriktningar: beskrivande, explorativ, förklarande och förutsägande. Det är dock även möjligt att en undersökning består utav flera av dessa inriktningar samtidigt. Genom att bestämma inriktningen på undersökningen bestämmer man även vilken typ av resultat som man vill uppnå. Beskrivande undersökningar försöker inte förklara varför, utan de vill enbart skildra hur någonting ser ut. Ibland kan man veta så lite om ett område så att man helt enkelt inte vet hur man skall fortsätta och då får man genom explorativa undersökningar lära sig mera om det aktuella området och sträva efter att täppa till de luckor av den ovetskap som finns. Förklarande undersökningar används när man vill göra en djupare utredning och förklaring av ämnets samband osv. När man vill ställa prognoser för någon händelses framtida utveckling så har undersökningen en förutsägande inriktning (Lekvall & Wahlbin 2008, 196-197).

Inriktningen för detta lärdomsprov är förklarande undersökning eftersom att jag genom min undersökning vill hitta vilka faktorer som speciellt påverkar på flygrädslan och hur de i sin tur avspeglas på resenärernas resevanor och attityder mot flyget som transportmedel. Eftersom att jag vill analysera orsak och verkan så passar den förklarande undersökningens ramar ypperligt för mitt arbete (Ruane 2006, 23).

7.2 Val av undersökningsmetod

För att kunna välja rätt undersökningsmetod så måste man klart och tydligt veta vad som är syftet med studien. I de flesta fall så kommer man automatiskt in på frågeställningen om vilken slags studie man skall utföra om syftet med undersökningen är väl genomtänkt (Trost 2007, 17-18). Följande skede gäller det att besluta om undersökningen skall vara av kvantitativ eller kvalitativ karaktär. Att skilja mellan kvantitativa och kvalitativa metoder är rätt så enkelt, en kvantitativ undersökning uttrycks i siffror medan en kvalitativ undersökning beskrivs med hjälp av ord, bilder osv. Vid analys skedet av en kvantitativ

undersökning så tillämpar man sig av uträknings metoder samt statistiska kombinationer medan en kvalitativ analys grundar sig på verbala diskussioner, bilder och ord (Lekvall & Wahlbin 2008, 213).

Jag valde att använda mig av en kvantitativ undersökningsmetod eftersom att jag ville få en helhetsbild av hur flygrädda resenärer upplever saker och ting i jämförelse med graden av deras flygrädsla. Eftersom att det tidigare inte gjorts så mycket undersökningar inom ämnet så var grunden med teori och tidigare utformade hypoteser väldigt svag för att kunna göra en mer djupgående kvalitativ studie. Eftersom att hypotesprövning lämpar sig väl för kvantitativa studier (Patel & Davidson 1994, 90) så har jag genom stöd av teorin utformat egna hypoteser som sedan kommer att testas med resultaten och analysen av undersökningen.

Några av de hypoteser och frågeställningar som kommer att testas är:

- Ålder har ingen inverkan på flygrädsla
- Könet har ingen inverkan på flygrädsla
- De som reser mer är mindre flygrädda
- Mer symptom under än före flygresan
- Medeltalet för flygräddas ålder runt 27-30 år
- De som är flygrädda tycker inte om spontana resor
- Flygrädda föredrar korta och välplanerade resor
- Äventyrsresor intresserar inte de som är flygrädda
- Hur rädsla upplevs är väldigt individuellt
- Flygrädda personer hörs till den psykocentriska resenärstypen

7.3 Utformning av mätinstrument

I detta arbete har datainsamlingen skett genom skriftliga elektroniska enkäter som skickats ut via nätet. När man använder sig av skriftliga enkäter bör man komma ihåg att metoden oftast är väldigt tidskrävande eftersom att de kan ta länge att få ut och tillbaka enkäterna. Man har även svårt att kontrollera om enkäterna besvaras och uppfattas på rätt sätt, därför är det viktigt med välformulerade och tydliga frågor. Enkäten får heller inte bli för lång så att respondenterna inte tappar intresset. Om en respondent tappar intresset eller känner att det blir allt för jobbigt att fylla i enkäten kan det leda till att enkäten inte fylls i omsorgsfullt och sanningsenligt eller i värsta fall inte fylls i alls. Den skriftliga enkäten lämpar sig dock väldigt bra för undersökningar som kräver ett stort urval. En fördel med skriftliga enkäter är att enkäterna kan fyllas i med fullständig anonymitet för respondenterna (Lekvall & Wahlbin 2006, 262-263).

7.4 Enkätens upplägg

Enkäten inleddes med en kort introduktionstext som redovisade syftet för undersökningen. I introduktionen klargjordes också att alla respondenter är anonyma och enkäten behandlas konfidentiellt. Denna information måste alltid ges åt respondenterna innan de kan börja besvara frågorna (Patel & Davidson 1994, 62-63). Alla frågor i enkäten hade i princip fasta svarsalternativ, d.v.s. enkäten var helt strukturerad. Det fanns endast två frågor som de själv skulle fylla i med hjälp av siffror och det var ålder samt en fråga som gällde hur flygrädda de är på en skala mellan 1-10. Eftersom dessa frågor inte kunde tolkas fel valde jag att de skulle fylla i siffran själv för att jag skulle få ett så exakt svar som möjligt inför själva analysen av undersökningen.

I resten av enkäten valde jag att inte använda mig av öppna frågor eftersom att de lätt kan misstolkas om de inte är rätt formulerade och strukturerade (Patel & Davidson 1994 60-61). Alla frågor förutom kön och ålder var strukturerade enligt någon slags skala så att jag lättare kunde jämföra dessa med varandra och göra statistiska mätningar vid analysskedet. Enkäten var även utformad så att alla frågor måste besvaras, om något lämnat blankt så meddelades det och på så vis

kunde ingen av respondenterna skicka iväg en blankett som inte helt och hållet var ifylld.

I enkätens första del ville jag få reda på respondenternas bakgrundsuppgifter så som kön, hur många gånger per år de reser med flyg samt hur de känner sig före eller under en flygresa. Andra delen bestod i princip av två identiska frågor med flera olika påstående gällande hur rädslan upplevs och vilka symptom som den kan medföra. Den första frågan med påstående gällde före flygning medan den andra gällde under flygning. Sista delen av enkäten bestod av ett avsnitt med tolv faktorer som kan påverka resenären vid val av resa t.ex. pris, destination, resans längd etc. Jag ville få reda på hur stor påverkan var och en hade för sig.

7.5 Urval

En av statistikens huvud stenar säger att desto större urvalet är ju mindre blir risken att dess värden avviker för kraftigt i jämförelse med samma värden i hela populationen (Lekvall & Wahlbin 2006, 238). Precis som detta påstående var målsättningen för denna undersökning att få in så många svar som möjligt så att individuella svar inte kan påverka allt för kraftigt på slutresultatet. En undersökning har en målpopulation, vilket betyder de människor, grupper eller objekt som man vill studera och dra slutsatser om. För det mesta är målpopulationen allt för stor för att man skall kunna studera den som helhet, därför väljer man oftast ett urval, dvs. en mindre del av målpopulationen (Lekvall & Wahlbin 2006, 229).

I denna undersökning var målpopulationen de människor som upplever ångest, rädsla eller oro på grund av flygning. Eftersom det var omöjligt att undersöka alla flygrädda valde jag ett urval som förhoppningsvis kommer att ge en så korrekt bild av målpopulationen som möjligt. Enligt Ruane så skall ett urval eftersträva att ge en korrekt bild av den målpopulation som urvalet togs från (Ruane 2006, 130). Urvalet av målpopulationen förverkligades genom att kontakta människor via det sociala nätverket Facebook. Genom min profilsida delade jag en hyperlänk där jag bad alla som känner någon slags ångest eller rädsla för flygning att svara på min enkät. Tack vare att många av mina vänner delade med sig denna hyperlänk så

fick jag rätt så snabbt tillräckligt med svar för att gå vidare till analyseringsskedet. Jag var rädd för att åldersspridningen skulle vara i samma ålder som mina vänner men som tur var fick jag en rätt så stort spridning av åldrarna på mina respondenter.

Eftersom urvalet skedde via hyperlänkens spridning på Facebook så kan man kalla denna urvalsstrategi för ett snöbollsurval, det vill säga att man får fler och fler respondenter till urvalet genom rekommendationer, i likhet med en snöboll som blir allt större då man rullar den. I detta fall lämnas även de eventuella respondenter som inte finns med Facebook bort och det kan vara en nackdel för urvalet (Ruane 2006, 142).

Målsättningen för denna undersökning var att få in runt 100 svar av människor som lider av flygrädsla. 92 enkäter samlades in under mars månad år 2014 och det ansågs som en tillräckligt stor mängd för att man i analysen skall kunna generalisera urvalets svar med målpopulationen.

8 RESULTAT OCH ANALYS

I detta kapitel presenteras undersökningen och dess resultat. Hypoteser kommer att testas mot undersökningens data och resultaten jämförs och binds samman med den tidigare presenterade teorin.

8.1 Bakgrundsfaktorer

Kön

Sammanlagt 92 stycken enkäter besvarades och fördelningen var inte så jämn som jag kanske hade velat. Kvinnorna var den grupp som hade besvarat mest på enkäten med hela 79,35% medan männens andel endast var 20,65%. Överlag brukar kvinnor ha en tendens att vara bättre att svara på undersökningar än män och det kan även vara orsaken till varför största delen av respondenterna var kvinnor.

Tabell 1

	Antal	%
Kvinnor	73	79,35
Män	19	20,65
Total	92	100,00

Ålder

Medelåldern för hela undersökningen var 34 år medan ålderfördelningen låg mellan 18-26 år. För att få en bättre överblick över hur ålderfördelningen ser ut så valde jag att dela upp alla respondenter i tre åldersgrupper. Första gruppen med en ålderfördelning mellan 18-26 år, andra gruppen 27-30 år och den tredje och sista gruppen är en fördelning mellan åldrarna 31-67 år. Se nedanför tabell 2.

Tabell 2

	Antal personer	%
Grupp 1 (18-26 år)	47	51,1
Grupp 2 (27-30 år)	3	3,3
Grupp 3 (31-67 år)	42	45,7
Total		100

8.2 Bakgrundsfaktorernas inverkan och samband med flygrädsla

För att kunna analysera om det finns någon skillnad mellan könet och graden av flygrädsla gjordes ett t-test. Ett t-test görs när man vill testa om skillnaden i medelvärdet mellan två grupper är signifikant eller om det beror på slumpen. Signifikansvärdet eller p-värdet anger risken för förkastadet av nollhypotesen om den vore sann. Ett p-värde får alltså som mest vara lika med 0,05 men skall helst understiga detta värde för att sambandet skall kunna ses som statistiskt signifikant på 5 % nivån. (Djurfeldt, Larsson & Stjärnhagen 2003, 241-246)

8.2.1 Könets inverkan på flygrädsla

Tabell 3

Hypotes	Testmetod	P-värde	Godkänna/förkasta hypotesen
Kvinnor är mer flygrädda än män	T-test	0,82	Förkasta

Enligt teorin påverkar inte könet på flygrädslan men kvinnor medger oftast att de är mer flygrädda än män. Jag ville testa denna teori med att jämföra om det i min undersökning fanns någon statistisk sanning med att kvinnor skulle ha angett sig vara mer flygrädda än män. Först jämförde jag skillnaden mellan kvinnornas och männens medeltal gällande frågan hur flygrädd är du på en skala 1-10. Kvinnornas medeltal var 4,33 medan männens 3,63. Medeltalet mellan könen

hade alltså en liten skillnad och det kan just bero på det att kvinnorna lättare vågar medge att de är rädda.

Genom att göra ett t-test mellan frågan hur flygrädd är du på en skala 1-10 och könet så fick jag fram att det i min undersökning inte finns något statistiskt samband som påvisar att kvinnor skulle vara mer flygrädda än män. Slutsatens är alltså att vi kan förkasta hypotesen om att kvinnor skulle vara mer flygrädda och istället precis som i teorin anta att flygrädslan inte har något samband med könet på personer som är flygrädda.

8.2.2 Ålderns inverkan på flygrädsla

Enligt teorin skall åldern ha en betydelse när det gäller flygrädsla och speciellt när människan blir äldre. Enligt gjorda studier uppstår flygrädslan i medeltal vid 27 års ålder. Jag hade endast två respondenter som var 27 år gamla, det intressanta var dock att båda hade angett siffran 8 på hur de upplever flygrädsla på en skala mellan 1-10. Tyvärr kunde informationen inte användas till att testa om hypotesen skulle stämma med att de mest flygrädda är runt 27 år gamla. En korrelationsanalys utfördes även mellan åldern och graden av flygrädsla. P-värdet var inte signifikant vilket leder till att man kan dra den slutsatsen att det inte finns några statistiska samband mellan ålder och flygrädsla.

8.3 Hurudana resor föredrar flygrädda

I tabell 4 nedanför har jag undersökt några hypoteser som känns intressanta gällande flygrädsla och resebeteende. Jag har analyserat de enskilda hypoteserna med flygrädsla genom korrelationsanalys, detta skall påvisa om det finns något samband mellan hypotesen och flygrädslan. När man gör en korrelationsanalys är det viktigt att inte bara focusera sig på vad p-värdet visar, man skall även se på korrelationskoefficienten. Genom korrelationskoefficienten får man en inblick i hur stark sambandet är och hur stor spridningen är. Ju starkare samband, desto mer närmar sig koefficienten -1 eller +1, om spridningen är allt för stor så saknas samband och korrelationskoefficienten är 0. (Djurfeldt mfl 2003, 161-164)

Det finns inget statistiskt samband gällande att ju mera man resor desto mindre flygrädd är man eftersom att p-värdet ligger på 0,097. Många reser trots allt med flyg fast det är flygrädda, det är endast än liten del av befolkningen som väljer att inte alls flyga. De flesta som lider av flygrädsla har någon slags av toleransnivå som de upplever att de kan nå upp till utan att helt och hållet välja bort flyget som transportmedel.

Det finns ett existerande samband med att de som är flygrädda inte tycker om spontana resor eftersom att p-värdet ligger på under 0,029 dvs. en bra bit under 0,05 som är gränsvärdet. Styrkan i korrelationen är -0,22 vilket innebär att den är ytterst liten eftersom att gränsvärdet ligger vid 0,2. Trots att styrkan i korrelation inte är särskilt stark så kan vi anta att denna hypotes stämmer. Eftersom att flygrädda inte tycker om spontana resor så skulle man kanske tro att det skulle finnas ett signifikant samband med välplanerade resor, men så var inte fallet denna gång därför måste hypotesen om att flygrädda föredrar välplanerade resor förkastas eftersom att p-värdet är 0,23 dvs. långt över 0,05.

Att långa flygresor skapar ångest hos de flygrädda känns rätt så logiskt. Genom korrelationsanalysen av dessa två variabler så stärktes denna hypotes eftersom att det fanns ett statistiskt samband mellan flygrädsla och att långa flygresor skapar ångest hos resenären. P-värdet låg långt under 0,05 nivån och dessutom visade styrkan i korrelationen 0,41 vilket innebär att sambandet är ganska stark och därför kan även hypotesen godkännas. Eftersom att långa flygresor skapar ångest borde hypotesen med att flygrädda resenärer föredrar korta resor stämma men så var inte fallet i denna undersökning. P-värdet var 0,13 vilket innebär att hypotesen måste förkastas eftersom analysen inte hittade något statistiskt samband med att flygrädda resenärer skulle föredra korta flygresor. En orsak till detta kan vara att man helt och hållet väljer bort flygplanet som transportmedel och därför lämnas korta resor bort. En annan orsak kan även vara att den flygrädda personen känner att om hon nu bestämt sig för att sätta sig i ett flygplan så skall längden på resan inte ha någon betydelse, toleransnivån blir alltså högre.

Tabell 4

Hypotes	Testmetod	P-värde	Godkänna/förkasta hypotesen
Ju mera man reser, desto mindre flygrädd är man	Korrelationsanalys	0,097	Förkasta
De som är flygrädda tycker inte om spontana resor	Korrelationsanalys	0,029	**Godkänna**
Flygrädda föredrar korta flygresor	Korrelationsanalys	0,13	Förkasta
Flygrädda föredrar välplanerade resor	Korrelationsanalys	0,23	Förkasta
Långa flygresor känns jobbiga för de som är flygrädda	Korrelationsanalys	0,00	**Godkänna**

8.4 Resenärstyper

Enligt Plogs teori så hör de resenärer som lider av flygrädsla till den psykocentriska resenärstypen. Enligt tabell 5 nedanför så testade jag detta genom korrelationsanalys och kom fram till att det inte finns något statistiskt samband med att en resenär av psykocentrisk typ skulle vara mer flygrädd. P-värdet var långt ifrån ett godkänt signifikansvärde och därför måste hypotesen förkastas. Däremot fick jag ett p-värde på 0,007 när jag undersökte hypotesen att allocentriska resenärstyper är mindre flygrädda. P-värdet var alltså signifikant och dessutom var korrelationskoefficienten -0,28, dvs. styrkan i korrelationen var av negativ riktning och man kan därför säga att det existrerar ett samband med att allocentriska resenärstyper är mindre flygrädda, vi kan alltså godkänna hypotesen.

De psykocentriska resenärstyperna är enligt teorin inte intresserade av äventyrsresor så som de allocentriska är. Därför ville jag analysera detta genom att vinkla flygrädslan mot intresse för äventyrsresor. P-värdet efter korrelationsanalysen är 0,03 vilket innebär att resultatet är signifikant och det finns ett statistiskt samband trots att den negativa riktningens styrka i korrelationen inte är särskilt stark. Hypotesen om att de som är flygrädda inte är intresserade av äventyrsresor kan därför godkännas. Jag testade även på om det skulle finnas någon statistisk skillnad mellan kvinnor och män i denna fråga men det kan uteslutas eftersom att p-värdet var långt ifrån signifikant och dessutom var männens medeltal 2,63 och kvinnornas 2,38 dvs. ganska lika varandra.

Tabell 5

Hypotes	Testmetod	P-värde	Godkänna/förkasta hypotesen
De som är flygrädda hör till den psykocentriska resenärstypen	Korrelationsanalys	0,25	Förkasta
Flygrädda är inte intresserade av äventyrsresor	Korrelationsanalys	0,03	**Godkänna**
Allocentriska resenärstyper är mindre flygrädda	Korrelationsanalys	0,007	**Godkänna**

8.5 Hur upplevs flygrädslan

I enkäten fanns det två nästan identiska frågor med påstående om hur rädsla och oro kan upplevas och påverka kroppen med en skala från 1-5, skillnaden var att den ena frågan var riktad till före flygresan medan den andra under flygresan. Genom att göra en korrelationsanalys mellan graden av flygrädsla och medeltalet före och under resan så kom jag fram till att det finns ett statistiskt samband

mellan dessa. P-värdet var signifikant både för medeltalet före och under flygresan samt att styrkan i korrelationkoefficienten var väldigt starkt, före 0,68 respektive under 0,83. Man kan alltså anta att de som känner sig mera flygrädda upplever symptom både före och under flygresan, men symptomen kommer starkare fram under själva flygresan.

Tabell 6

Frågeställning:	Medeltal före resan:	Medeltal under resan:
Ovisshet gör mig rädd	2,96	3,44
Jag tänker konstant på att någonting kan gå fel	2,89	3,33
Jag har svårt att koncentrera mig	2,63	3,07
Jag är rädd för att dö	2,52	3,19
Jag känner hur mitt hjärta slår snabbare	2,33	3,04
Jag känner mig illamående	2,11	2,70

I tabell 6 ovanför kan du se medeltalen över hur rädslan kan upplevas före och under flygresan av de respondenter som besvarat att deras grad av flygrädsla är mellan 6-10, de var sammanlagt 27 respondenter. Det intressanta här är att medeltalen före resan är betydligt lägre än vad det är under resan. I tabellen syns dock inte att under flygresan så är medeltalet högst på påståendena att flygplanets ljud och rörelser får mig att fundera om någonting är fel (3,93) samt jag lägger hela tiden märke till hur kabinpersonalen beter sig (3,73). I teorin läggs mycket tyngd på att flygrädslan till en del beror på att människan inte förstår hur ett flygplan kan hållas i luften vilket leder till att de okända skapar rädsla. Även dessa resultat tyder på att människan blir rädd när hon inte kan förstå varför flygplanet beter sig som det gör. Eftersom de bevisades att flygpersonalens beteende

påverkar de flygrädda så kan det vara något som flygbolagen borde ha i åtanke för framtiden.

8.6 Faktorer som påverkar vid val av resa

Tabell 7

De som svarat **minst 8** på frågan hur flygrädd är du mellan 1-10 (13 st. svar)	Medeltal	Alla respondenter för frågan hur flygrädd är du mellan 1-10) (92 st. svar)	Medeltal
Resesällskap	3,69	Resesällskap	3,55
Destination	3,46	Destination	3,52
Kvalitet	3,46	Pris	3,29
Flygrädsla	3,38	Tidpunkt	3,24
Avkoppling	3,08	Kvalitet	3,22
Tidigare erfarenheter	2,92	Avkoppling	3,05
Tidpunkt	2,85	Tidigare erfarenheter	2,85
Resans längd	2,77	Sevärdheter	2,80
Flygbolag	2,69	Resans längd	2,77
Pris	2,69	Flygbolag	2,43
Sevärdheter	2,31	Andras åsikter	2,07
Andras åsikter	2,31	Flygrädsla	1,88

Tabellen ovanför presenterar respondenternas medeltal av faktorer som kan påverka när de väljer en resa. Respondenterna svarade enligt skalan 1= påverkar inte alls, 2= påverkar lite, 3= påverkar mycket och 4= påverkar väldigt mycket. Jag valde att jämföra svaren mellan de respondenter som svarat minst 8 på frågan hur flygrädd är du på skalan 1-10 mot alla respondenters svar i samma fråga. Man kan alltså säga att det jämför de som är mycket flygrädda mot de som är mindre flygrädda och om det finns någon skillnad i vilka faktorer som påverkar dem vid val av resa.

Som det i tabellen redovisas så är medeltalen för varje faktor ganska samma för både de som är mer flygrädda och de som är mindre flygrädda, det finns inga

större procentuella skillnader än i just flygrädslan som enskild faktor. För de mer flygrädda så är medeltalet 3,38 medan för de mindre flygrädda 1,88 och detta är den största procentuella skillnaden i hela tabellen. När man ser på vilka faktorer som är viktiga så är de två högsta, d.v.s. resesällskap och destination samma för båda parterna. Flygrädslan som inverkande faktor är längst ner på tabellen för de som är mindre flygrädda medan för de som är mer flygrädda så ligger de uppe i toppen av tabellen. Priset som faktor är enligt tabellen viktigare för de som är mindre flygrädda medan kvaliteten är viktigare för de som är mer flygrädda. Andras åsikter har ingen stor betydelse för någondera av de jämförda parterna.

Genom dessa resultat kan man anta att flygrädslan är en faktor som återspeglas vid valet av en resa om flygrädslan är tillräckligt kraftig. Eftersom priset inte är lika viktigt för de som är mer flygrädda så kan man anta att de är villiga att betala mer för en resa. Man kan t.ex. tänka sig att en mer flygrädd person hellre väljer en resa med direkt flyg trots att de kostar mera, medan en person som är mindre flygrädd hellre betalar mindre för en resa fast det kanske innebär att de hamnar att byta flyg en eller flera gånger under resans lopp. Detta antagande gör jag eftersom de som är mindre flygrädda även påverkas mindre av sin rädsla och därför kan de eventuellt anse att pengar känns som ett viktigare behov. Man kan alltså säga att de som är mindre flygrädda har en högre toleransgräns än de som är väldigt flygrädda.

9 AVSLUTANDE DISKUSSION

I detta kapitel görs en sammanställning av de viktigaste resultaten som kommit fram genom undersökningen. Dessutom diskuteras arbetets validitet och reliabilitet. Som avslut ges förslag till vidare forskning kring ämnet.

9.1 Sammanfattning

Syftet med detta lärdomsprov var att undersöka hur flygrädslan påverkar resebeteendet samt hur det påverkar den eventuella köp- och beslutsprocessen av resor. Undersökningen har gett en inblick över vilka faktorer som inverkar på hur flygrädslan upplevs och hur detta i sin tur påverkar på de flygräddas resevanor och attityder.

Precis som teorin säger så finns det inget i undersökningen som påvisar på att flygrädslan har något samband med ålder eller kön att göra. I teorin nämndes dock att enligt gjorda studier så har det kommit fram att flygrädsla kan uppstå i medeltal vid 27 års ålder. Respondenternas ålder för denna undersökning var mellan 18-67 år och medelåldern låg vid 34 år. Att flygrädsla kan uppstå när människan blir äldre går heller inte att klargöra för eftersom att det inte finns något statistiskt samband mellan ålder och flygrädsla i denna undersökning. Kvinnornas medeltal på frågan gällande hur flygrädd är du mellan 1-10 var högre än männens men det kan även bero på att fördelningen mellan män och kvinnor i denna undersökning var rätt ojämn, kvinnorna var 73 stycken medan männen endast 19 stycken. Dessutom har kvinnorna lättare för att medge att de är rädda än män, detta kan också vara en orsak till att kvinnorna var något mera flygrädda än männen i denna undersökning.

Undersökningen visar precis som teorin säger att antalet flygresor inte har någon påverkan på flygrädslan, den kan drabba såväl erfarna som oerfarna resenärer. Längden på flygresan inverkar dock på de personer som lider av flygrädsla eftersom att resultaten tydligt visade på att långa flygresor känns extra jobbiga för de som är flygrädda. Om detta dock påverkar vid köp- och beslutsprocessen av en resa är svårt att säga eftersom att de respondenter som ansåg sig vara väldigt

flygrädda även ansåg att resans längd inte har så stor påverkan vid valet av en resa. I efterhand har jag dock börjat fundera på om respondenterna kanske har tolkat denna fråga gällande resans längd olika. Vissa kanske har tolkat det som själva flygresans längd medan andra kanske har tolkat det som hela resans längd dvs. vistelsen vid destination osv. Andra resultat gällande resor är att flygrädda personer inte tycker om spontana resor men de har heller inget större behov av välplanerade resor.

En stor fråga för detta lärdomsprov var att försöka ta reda på om flygrädda personer kan räknas tillhöra speciell resenärstyp. Enligt Plog hör flygrädda personer till den psykocentriska resenärstypen men denna undersökning gav inga statistiska samband på att denna hypotes skulle stämma. Dock visade sig att de som var mindre flygrädda kunde klassas som allocentriska resenärstyper. Det finns resultat med statistiskt samband som kan relateras till den psykocentriska resenärstypen, t.ex. flygrädda är inte intresserade av äventyrsresor och flygrädda tycker inte om spontana resor. Man kan då kanske anta att flygrädda personer kan vara av den mid-centriska resenärstypen, dvs. en blandning av psykocentrisk och allocentrisk.

Hur rädslan upplevs för den som är flygrädd är väldigt individuellt, vissa upplever mera fysiska symptom medan andra mera psykiska. Symptom på flygrädslan upplevs dock mest under själva flygresan och det är mest i form av psykiska symptom som oro för att någonting skall gå fel, rädsla pga. ovisshet, rädsla för att dö, osv. De huvudsakliga fysiska symptomen är koncentrationssvårigheter, illamående och hjärtklappningar.

Faktorer som påverkar mest när de flygrädda väljer en resa är resesällskap, destination, pris och kvalitet. De respondenter som är väldigt flygrädda anser dock att kvaliteten på resan är viktigare än själva priset på resan. Jag nämnde tidigare att detta kan bero på att en väldigt flygrädd person hellre betalar mer för sin resa för att få flyga direkt till destinationen utan att behöva mellanlanda. De respondenter som ansåg sig vara väldigt flygrädda gav också ett starkt resultat på att deras flygrädsla påverkar dem vid valet av en resa.

Problemet med denna undersökning är att resenärernas riskuppfattning är väldigt individuellt och därför är det även svårt att kunna säga vilka faktorer som påverkar mest eftersom att de skiljer sig från person till person. Genom denna undersökning kan man alltså anta att graden av flygrädslan styr beteendet hos resenären. Man bör dock komma ihåg att varje flygrädd person upplever rädslan på olika sätt och det är därför svårt att säga vid vilket skede flygrädslan blir så stark så att resenärens handlingar och beslutsmodeller ändras eller helt och hållet avstannar.

Om man tänker ur en researrangörs- eller flygbolags synvinkel och vilka resultat om de flygrädda som kunde gynna dem positivt så är det speciellt resultat som visar vilka typer av resor som de föredrar samt vilka faktorer som är extra viktiga. Flygrädda personer känner ångest för långa flygresor och har heller inga större intressen för spontana resor. Därför kan man kanske anta att sista minuten resor inte är de alternativ som skall riktas åt de personer som lider av flygrädsla. De kom även fram att kabinpersonalens beteende är något som de flygrädda personerna iakttar därför kan man anta om kabinpersonalen beter sig på ett sådant vis att de avger stress och oro i luften så kan det påverka negativt på de flygrädda och kanske till och med trigga deras rädsla.

9.2 Validitet och reliabilitet

Med begreppet validitet menar man hur bra någonting mäter det som verkligen är avsett att mätas. Om en undersökning skall mäta smärta så skall det mäta smärta och ingen relaterande variabel som t.ex. ångest. (Litwin 1995, 33) Validitet innebär undersökningens begreppsmässiga och teoretiska samband, de vill säga att man lyckas överföra undersökningens teori och frågeställningar till mätbara frågor som sedan kan analyseras och användas. Det svåraste i en undersökning kan vara att överföra teori till mätbara frågor, om det blir missförstånd i frågeställningen så kommer all resultat att lida av detta. Kort och gott kan man säga att validitet gäller giltigheten i det vi mäter eller frågar om. (Djurfelt mfl. 2003, 108)

Med reliabilitet avses frågeställningens tillförlitlighet och på sättet hur det mäts. Man kan säga att en undersökning är av hög reliabilitet om man lyckas att få

samma svar efter flera likadanna undersökningar.(Djurfeldt mfl. 2003, 108) Vid varje datainsamlingsmetod finns det utrymme för fel, detta kan först och främst bero på fel som orsakas av att själva mätinstrumentet är dåligt eller så kan felen bero på respondenterna.(Litwin 1995, 5-6) Om många respondenter misstolkar frågeställningen så är det inte bara reliabiliteten som är låg utan även validiteten. Dock kan reliabiliteten vara hög fast validiteten skulle vara låg eftersom att man med trovärdighet kan mäta något annat än det som man egentligen avser att mäta. (Trost 2007, 66)

Undersökningens reliabilitet kan också ha påverkats av hur ärligt de flygrädda personerna svarat på frågeställningen och om det verkligen satt sig in i deras situation. Det kanske kan ha varit svårt för respondenterna att verkligen sätta sig in i situationen på hur flygrädslan känns och påverkar när det inte befann sig i en riktig situation som skapar de känslor och tankar som de kan uppleva när de t.ex. sitter i ett flygplan.

Enkäten är utformad och till största del baserad på andra undersökningars som utförts inom liknande områden eller undersökningar som haft liknande frågeställningar. Därför borde enkäten vara uppbyggd med stöd till teoridelen och samtidigt kunna ge svar på de frågor som kan vara av betydelse för själva undersökningens slutsatser. Enkätens validitet borde vara rätt så hög trots att den inte innehöll så många frågor. Nu i efterhand skulle jag gärna ha ställt några frågor gällande risktagande och riskhomeostasteorin för att få en större helhetsbild över i vilket skede flygrädslan blir ett problem för resenärerna.

Validiteten i denna undersökning kan också påverkas negativt av den stora skillnaden mellan respondenterna, dvs. mera kvinnor än män. Dessutom var ålderskillnaderna väldigt stora och den huvudgrupp som jag nu i efterhand tycker att skulle ha varit bäst att undersöka var de personer med en ålder på 30 år. Jag hade endast 3 respondenter som var mellan 27-30 år gamla.

Eftersom datainsamlingen skedde via Facebook så blev urvalsstrategin ett såkallat snöbollsurval vilket kan ha haft en stor betydelse på validiteten och reliabiliteten i detta arbete. Urvalsstrategin kan även räknas som ett såkallat bekvämlighetsurval

vilket innebär att man hittar passande personer som mer eller mindre tillfälligt råkar passa in i själva undersökningen (Ruane 2006, 142). Det negativa med detta är att det ger väldigt snedvridna urval på grund av att vissa personer i målpopulationen har väldigt lätt för att medverka i urvalet medan andra knappt kan ha någon chans att medverka (Lekvall & Wahlbin, 250-251). När man även tänker på att jag delade denna hyperlänk med mina vänner som till största del består av kvinnor så fanns det heller inte så stor sannolikhet för att så många män kunde ha medverkat eftersom att de i princip genast valdes bort. Om en man skulle ha valt att göra en undersökning genom att få fram sitt urval genom Facebook så skulle respondenterna till största sannolikhet ha bestått mer av män.

Data insamlingen skulle även ha kunnat ske på att annat vis för att verkligen hitta de människor som är väldigt flygrädda, i denna undersökning blev graden av flygrädsla väldigt utspritt och de som hade uppgett sig vara väldigt flygrädda dvs. minst 8 på skalan hur flygrädd är du mellan 1-10 var endast 13 stycken personer. Om medeltalet för graden av flygrädsla hade varit högre för hela undersökningen så skulle kanske resultaten kunnat se annorlunda ut.

Alla mina undersökningar och hypoteser har dock testas med olika statistiska mätningsmetoder vilket gör att de svar som jag kommit fram har statistiska samband som kan reflektera över hela målpopulationen, inte bara den grupp som jag undersökte. Att jag lyckats hitta hypoteser som har statistiska samband är viktigt för att uppnå en god validitet och reliabilitet för detta lärdomsprov.

9.3 Förslag till fortsatt forskning

I en framtida forskning skulle man kunna försöka få tag på de personer som gått eller går på kurser för att främja sin flygrädsla. De skulle vara intressant att jämföra dem som verkligen är extremt flygrädda mot de som är mindre rädda. Skulle faktorerna som påverkar på flygrädslan skilja sig och på vilket vis skulle den extrema rädslan uttrycka sig på köp- och beslutsprocessen. Även undersökningen om själva riskuppfattningen skulle kunna fördjupas i en framtida forskning. Kunde man eventuellt få fram några resultat som visar på hur graden av rädsla påverkar på konsumentbeteendet och finns det någon tydlig smärtgräns.

Med smärtgräns menar jag om det finns något viss gräns för när flygrädslan når den maxgräns så att resenärernas attityder svänger om helt och hållet, t.ex. att de inte alls vågar flyga. För att kunna förverkliga denna eventuella forskning behövs ett större urval och en bredare åldersfördelning än vad detta arbete innehöll.

KÄLLFÖRTECKNING

Amnér Gunilla 1997. Fear of Flying in Civil Airline Passengers – A Manifold Phenomen with Various Motivational Roots. Lund. Studentlitteratur´s printing-office.

Albanese, Pietro & Boedeker, Mika 2002. Matkailumarkkinointi. Helsinki. Edita Prime Oy.

Conchar, M. Zinkhan, G. Peters, C. & Olavarrieta, S. (2004) "An integrated framework for the conceptualization of consumers' perceived- risk processing". Journal of the Academy of Marketing Science, 32(4): 418–436

Cooper Chris, Fletcher John, Fyall Alan, Gilbert David & Wanhill Stephen 2008. Tourism, principles and practice, fourth edition. Pearson Education Limited.

Djurfeld Göran, Larsson Rolf & Stjärnhagen Ola 2003.Statistisk verktygslåda – samhällsvetenskaplig orsaksanalys med kvantitativa metoder. Studentlitteratur.Lund

Fuchs, G. & Reichel, A. (2006) "Tourist Destination Risk Perception: The Case of Israel". Journal of Hospitality Marketing & Management, 14(2): 83-108.

Harjula Ari, Haukkamaa Maija, Holopainen Eino, Hupli Markku, Kokki Maarit, Mattila Matti A.K. , Niskanen Leo, Partinen Markku, Seppälä Timo, Taajamaa Bruno, Tamminen Tapani, Vainio Unto & Österlund Kalle 1999. Uskalla lentää – lentomatkustajan lääkärikirja. Jyväskylä. Gummerus Kirjapaino Oy.

Kaasalainen Esa November 2009. Overcoming a fear of flying. Finnair. Bluewings. Hänvisat 4.2.1014
http://www.digipaper.fi/bluewings/34669/

Kinnunen Paula 2001. Lentopelko hallintaan. Vantaa. Tummavuoren Kirjapaino Oy.

Kinnunen Paula 12.09.2013. Lentopelko. Matkailijan terveysopas. Hänvisat 22.2.2014
http://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=mat00005

Lekvall Per & Wahlbin Clas 2008. Information för marknadsföringsbeslut, 4 upplagan. Ihm publishing. Göteborg 2001.

Litwin Mark S. 1995. How to measure survey reliability and validity. United States of America. Sage publications.

Mason, D. M. & Roberts, E. (2004) "Guest Perceptions and Uncertainty: A Study of the Hotel Booking Process". International Journal of Hospitality & Tourism Administration, 5(3): 49-68

McIntosh Robert W., Goeldner Charles R. & Ritchie J.R. Brent 1995. Tourism – Principles, Practices, Philosophies. Seventh Edition. United States Of America. John Wiley & Sons, Inc.

Nohynek Hanna, Pekkanen Eeva, Turtiainen Pirjo & Riutta Jukka 2004, Matkailijan terveysopas 2004. Jyväskylä. Gummerus Kirjapaino Oy.

Patel, Runa & Davidson Bo, 1994. Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning, andra upplagan. Studentlitteratur. Lund.

Psykologiguiden – Psykologilexikon. Hänvisat 1.2.2014
http://www.psykologiguiden.se/www/pages/?Lookup=fobi

Ruane Janet M, 2006. A och O I samhällsvetenskaplig forskning. Studentlitteratur. Lund

Simpson, M.P. & Siguaw, A.J (2008) "Perceived Travel Risks: The Traveller Perspective and Manageability". International Journal of Tourism Research, 10(4): 315–327

Swarbrooke John & Horner Susan 2007. Second edition consumer behaviour in tourism. Elsevier Ltd.

Trost, Jan 2007. Enkätboken, upplaga 3:1. Författarna och Studentlitteratur. Bonus-Presskopia.

Vuoristo, Kai-Veikko 2002. Matkailun muodot, 3 painos. Helsinki. Werner Söderström Osakeyhtiö. WS Bookwell Oy.

Wilson Dr. “How did your discomfort with flying begin” Anxieties.com. Hänvisat 14.02.2014
http://www.anxieties.com/12/flying-begin#.Usv5B7TgEnM

Öhman Arne 1994. Forskningens frontlinjer – Rädsla, ångest, fobi. Lund. Wallin & Dalholm Boktryckeri AB

BILAGA 1

Flygrädsla

Blankett är tidsinställd: offentlighet upphör 15.3.2014 23.59

Hej!

Jag studerar till restonom vid Vasa Yrkeshögskola med turism som inriktning.
Jag håller nu på att skriva mitt lärdomsprov som handlar om flygrädsla.

Syftet med undersökningen är att studera hur rädsla, oro eller ångest gällande flygtransporten påverkar på resenären och resebesluten.

Det tar ca 5-10 minuter att fylla i formuläret och svaren behandlas konfidentiellt.

Tack på förhand!

Med vänlig hälsning,
Madeleine Grankull

Kön
- ○ Man
- ○ Kvinna

Ålder
Ange din ålder i siffror

Hur många gånger per år reser du med flyg?
- ○ 0 gånger
- ○ 1-2 gånger
- ○ 3-4 gånger
- ○ Fler än 4 gånger

Hur känner du dig före eller under en flygresa?
- ○ Jag känner mig mestadels lugn
- ○ Ibland har jag obehagliga känslor
- ○ Jag har ofta känslor av inre oro som jag måste anstränga mig för att bemästra
- ○ Jag har fruktansvärda, långvariga eller outhärdliga ångestkänslor

Nedanför följer några påståenden om hur rädsla och oro kan upplevas och påverka kroppen.

Svara enligt skalan 1-5 om hur det påverkar dig vid eventuell rädsla eller oro <u>före</u> flygning.

1= Inte alls, 2= En aning, 3= Märkbart, 4= Intensivt, 5= Väldigt intensivt

	1	2	3	4	5
Jag känner stelhet i kroppen	○	○	○	○	○
Jag är rädd för att dö	○	○	○	○	○
Jag känner smärta i bröstområdet	○	○	○	○	○
Jag känner hur mitt hjärta slår snabbare	○	○	○	○	○
Ovisshet gör mig rädd	○	○	○	○	○
Jag tänker konstant på att någonting kan gå fel	○	○	○	○	○
Jag har svårt att koncentrera mig	○	○	○	○	○
Jag har tungt att andas	○	○	○	○	○
Jag känner mig yr	○	○	○	○	○
Jag känner mig illamående	○	○	○	○	○
Spänningen gör mig klumpig	○	○	○	○	○
Min mun blir torr	○	○	○	○	○

Nedanför följer några påståenden om hur rädsla och oro kan upplevas och påverka kroppen.

Svara enligt skalan 1-5 om hur det påverkar dig vid eventuell rädsla eller oro <u>under</u> flygning.

1= Inte alls, 2= En aning, 3= Märkbart, 4= Intensivt, 5= Väldigt intensivt

	1	2	3	4	5
Jag känner stelhet i kroppen	○	○	○	○	○
Jag är rädd för att dö	○	○	○	○	○
Jag känner smärta i bröstområdet	○	○	○	○	○
Jag känner hur mitt hjärta slår snabbare	○	○	○	○	○
Ovisshet gör mig rädd					

BILAGA 1

	○	○	○	○	○
Jag tänker konstant på att någonting kan gå fel	○	○	○	○	○
Jag har svårt att koncentrera mig	○	○	○	○	○
Flygplanets ljud och rörelser får mig att fundera på om någonting är fel	○	○	○	○	○
Jag känner mig yr	○	○	○	○	○
Jag känner mig illamående	○	○	○	○	○
Jag har tungt att andas	○	○	○	○	○
Jag lägger hela tiden märke till hur kabinpersonalen beteer sig	○	○	○	○	○
Jag tror att just det flygplan jag sitter i kommer att störta	○	○	○	○	○

Hur flygrädd är du?
nge på en skala från 1-10
1= Inte alls rädd 10= Livrädd

Vilka av följande påståenden passar in på dig
1= Helt av annan åsikt, 2= Delvis av annan åsikt, 3= Delvis av samma åsikt, 4= Helt av samma åsikt

	1	2	3	4
Jag tycker om att resa till samma destination flera gånger	○	○	○	○
Jag tycker om att resa till nya destinationer	○	○	○	○
Jag deltar helst i en organiserad paketresa	○	○	○	○
Jag föredrar stora hotellcentrum	○	○	○	○
Jag föredrar lokala mindre hotell som jag bokat själv	○	○	○	○
Jag vill endast koppla av under resan och inte alls göra något extra	○	○	○	○
Jag är intresserad av äventyrs resor	○	○	○	○
Jag tycker det är viktigt att min resa är välplanerad	○	○	○	○
Jag tycker om spontana resor	○	○	○	○
Långa flygresor känns jobbiga och ger mig ångest	○	○	○	○
Jag föredrar korta flygresor	○	○	○	○
För mig är det ingen skillnad hur lång flygresan är	○	○	○	○

Hur påverkar följande faktorer när du väljer en resa?
1=Påverkar inte alls, 2= Påverkar lite, 3= Påverkar ganska mycket, 4= Påverkar väldigt mycket

	1	2	3	4
Pris	○	○	○	○
Tidpunkt	○	○	○	○
Andras åsikter	○	○	○	○
Flygbolag	○	○	○	○
Avkoppling	○	○	○	○
Kvalitet	○	○	○	○
Flygrädsla	○	○	○	○
Sevärdheter	○	○	○	○
Resesällskap	○	○	○	○
Destination	○	○	○	○
Resans längd	○	○	○	○
Tidigare erfarenheter	○	○	○	○

Skicka

Skicka uppgifterna

Tack för din medverkan!

Järjestelmänä Eduix E-lomake 3.1, www.e-lomake.fi