Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu Oy

Lentopelon vaikutus matkustusvalintoihin

Essi Salmi

Opinnäytetyö
Matkailun liikkeenjohdon
koulutusohjelma
2020

Tiivistelmä

Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu Oy

Tekijä(t) Essi Salmi	
Koulutusohjelma Matkailun liikkeenjohto	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Lentopelon vaikutus matkustusvalintoihin	**Sivu- ja liitesivumäärä** 61 + 12

Opinnäytetyön tavoitteena oli tuottaa ajan tasalla olevaa tietoa lentopelosta sekä lentopelon vaikutuksesta matkustusvalintoihin. Tutkimuksessa pyrittiin myös selvittämään, mihin lentopelkoisten matkustajien tekemät valinnat perustuvat. Tarkoituksena oli koota tietoa siitä, millainen on lentopelkoinen matkustaja ja millaisia valintoja hän tekee. Tutkimus oli rajattu koskemaan ainoastaan lentopelkoisia ihmisiä.

Tutkimuksen tulokset ovat suunnattu koko matkailualalle. Tarkoituksena lisätä matkailualan toimijoiden tietoutta ja helpottaa lentopelkoisten matkustajien sekä heidän tekemiensä valintojen ymmärtämisessä. Tuloksien pohjalta eri matkailualan toimijoilla on mahdollista parantaa palveluitaan lentopelkoisille matkustajille suotuisemmiksi.

Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu lentopelon käsitteen määrittämisestä sekä lentopelon esiintyvyyteen kohdistuvista tutkimuksista. Tämän lisäksi tietoperustassa käsitellään lentoturvallisuutta sekä lento-onnettomuuksia, jotta voidaan välittää realistinen kuva lentoturvallisuuden tilasta.

Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisena tutkimuksena. Tiedonkeruumenetelmänä käytettiin verkossa toteutettavaa kyselytutkimusta. Kyselyä jaettiin maaliskuussa 2020 Facebookin lentopelkoisille suunnatuissa vertaistukiryhmissä. Tämän lisäksi eräs lentopelkokursseja järjestävän yritys välitti kyselyn sähköpostituslistalleen. Kysely oli auki 10 päivää. Vastauksia saatiin yhteensä 157, joista 143 oli kohderyhmältä.

Tutkimuksessa kysyttiin vastaajien lentopelon luonteesta, matkustusmuodon valinnasta sekä lentomatkustusvalinnoista. Tutkimuksessa saatiin arvokasta tietoa lentopelon luonteesta ja sen ilmenemisestä. Matkustusvalintojen osalta tutkimustulokset osoittivat, että lentopelko vaikuttaa merkittävästi lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoihin. Lentopelkoiset matkustajat valitsisivat mieluummin, jonkin toisen matkustusmuodon, jos vain mahdollista. He olisivat jopa valmiita käyttämään enemmän aikaa ja rahaa muilla matkustusmuodoilla matkustamiseen välttyäkseen lentämiseltä. Lentopelko vaikutti lähes kaikkiin lentopelkoisen tekemiin lentomatkustusvalintoihin aina lennon pituudesta istumapaikan valintaan.

Tulosten perusteella voidaan päätellä lentopelon ohjaavan lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoja merkittävästi. Tutkimuksessa selvisi, että vaikka lentopelko rajoittaa lentopelkoisten ihmisten lentomatkustusta koskevia valintoja, se ei siitä huolimatta estä lentopelkoisia ihmisiä lentomatkustamasta.

Asiasanat

Lentopelko, fobia, lentoturvallisuus

Sisällys

1 Johdanto 1
2 Lentopelko 3
2.1 Pelko määreenä 3
2.2 Ylimitoitettu pelko eli fobia 5
2.3 Lentopelko matkailun rajoitteena 7
2.4 Lentopelon yleisyys 8
2.5 Lentopelon ilmeneminen 11
3 Lentoliikenteen kehitys 15
3.1 Lentäminen turvallisin matkustusmuoto 16
3.2 Lentoliikenteen onnettomuusmäärät laskussa 18
4 Kyselytutkimus lentopelosta 21
4.1 Tutkimusmenetelmän valinta 21
4.2 Lentopelkotutkimuksen kysymysvalinnat 22
4.2.1 Taustatiedot 25
4.2.2 Lentopelon luonne 25
4.2.3 Lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan 27
4.2.4 Lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin 27
4.3 Kyselyn toteutus 28
5 Tutkimustulokset 30
5.1 Taustatiedot 30
5.2 Lentopelon luonne 32
5.3 Lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan 36
5.4 Lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin 38
5.5 Yhteenveto tuloksista 44
6 Pohdinta 46
6.1 Tulosten analysointi 46
6.2 Vastaus tutkimusongelmaan ja tavoitteisiin 50
6.3 Tutkimuksen luotettavuus 52
6.4 Kehittämis- ja jatkotutkimusehdotukset 55
6.5 Oma oppiminen 57
Lähteet 58
Liitteet 62
Liite 1. Suomenkielinen kyselylomake 62
Liite 2. Englanninkielinen kyselylomake 68

1 Johdanto

Lentomatkustaminen on viimeisien vuosikymmenien aikana kasvanut huomattavasti. Yhä useampi ihminen matkustaa lentämällä. Näiden vuosikymmenten aikana myös lentoturvallisuus on parantunut merkittävästi. Tänä päivänä lentäminen on kaikista matkustusmuodoista turvallisin, jopa autoilua huomattavasti turvallisempi. Tästä huolimatta lentämistä pelätään autoilua enemmän. Jopa 20–40 % ihmisistä pelkää jossain määrin lentämistä. Lentäminen on ihmisille tuntemattomampi matkustusmuoto, eikä monilla ihmisillä ole yhtä paljon kokemusta lentomatkailusta kuin muilla matkustusmuodoilla matkustamisesta. Tuntematon pelottaa ihmistä. Pelkoa aiheuttaa myös se, ettei ymmärretä, miten raskas lentokone voi pysyä ilmassa. Median näkyvä uutisointi lento-onnettomuuksista saattaa pahimmillaan luoda vääristyneen kuvan lentoturvallisuudesta.

Pelko saattaa ohjata ja rajoittaa ihmisen toimintaa sekä voi ajaa ihmisen välttelemään pelon kohdettaan. Lentopelko saattaa vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen lomasuunnitelmiin tai työmatkoihin, ja pahimmassa tapauksessa jopa estää lentopelkoista ihmistä lentämästä. Tässä tutkimuksessa on lähdetty tutkimaan, millainen vaikutus lentopelolla on matkustusvalintoihin.

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, miten lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoihin. Tämän lisäksi halutaan selvittää, millaista lentopelkoa kyselyyn vastaajat kokevat. Opinnäytetyön tarkoituksena on koota yhteen tietoa lentopelosta sekä sen mahdollisista vaikutuksista matkustusvalintoihin. Tieto on suunnattu koko matkailualalle, erityisesti matkailupalveluiden tuottajille. Tarkoituksena lisätä tietoutta ja helpottaa lentopelkoisten matkustajien sekä heidän tekemiensä valintojen ymmärtämisessä. Näin voidaan kehittää olemassa olevia palveluja sekä suunnitella uusia palveluja vastaamaan lentopelkoisten ihmisten tarpeita.

Tutkimuksen pääongelmana on, millä tavoin lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoihin. Alaongelmia tutkimuksessa on kolme. Ensimmäinen alaongelma on, miten lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusmuodon valintaan. Toinen alaongelma on, mitä asioita lentopelkoinen ihminen huomioi lentomatkustusvalinnoissaan. Kolmantena alaongelmana on, millaista lentopelkoa kyselyn vastaajat kokevat.

Olen työskennellyt lentoliikenteen parissa useamman vuoden ajan niin lähtöselvitysvirkailijana, lähtöporttivirkailijana kuin lentoemäntänäkin. Äsken mainitsemissani ammateissa olen kohdannut paljon lentopelkoisia matkustajia sekä

huomannut, kuinka yleinen ilmiö lentopelko on. Vaikka lentopelko on ilmiönä yleinen, on siitä vain niukasti suomenkielistä tietoa saatavilla. Suomessa ei ole saatavilla suomalaista, julkista sekä ajan tasalla olevaa tutkimustietoa lentopelosta, eikä lentopelon vaikutusta matkustusvalintoihin ole Suomessa tutkittu aiemmin. Tämän vuoksi tutkimuksen tekeminen kyseisestä aiheesta on koko matkailualalle tärkeää. Tuloksen avulla saadaan koottua ja julkaistua matkailualalle sellaista tietoa tästä matkustajaryhmästä, jota ei ole ollut aikaisemmin saatavilla.

Tutkimus toteutetaan kvantitatiivisena tutkimuksena ja tiedonkeruumenetelmänä käytetään kyselytutkimusta. Kyselytutkimus toteutetaan verkkokyselynä, sillä kohderyhmä voidaan tavoittaa sen avulla parhaiten. Tutkimuksen kohderyhmänä ovat lentopelkoiset ihmiset. Kohderyhmää lähdetään tavoittamaan Facebookin lentopelkoisten vertaistukiryhmien sekä lentopelkokursseja järjestävän yrityksen sähköpostituslistan kautta. Tämän lisäksi kyselyä jaetaan sosiaalisessa mediassa. Kysely toteutetaan Webropol-ohjelmalla.

Opinnäytetyö koostuu teoreettisesta viitekehyksestä, tutkimuksesta, tutkimuksen tuloksista sekä pohdinnasta. Tietoperustassa käsitellään lentopelkoa ja lentoliikenteen kehitystä. Lentopelko-luvussa käsitellään pelkoa, fobiaa, lentopelkoa sekä lentopelon ilmenemistä. Lentoliikenteen kehitys -luvussa käsitellään lentoturvallisuutta sekä lento-onnettomuuksia. Näiden tietojen pohjalta lukija saa käsityksen siitä, mitä lentopelko on ja kuinka turvallinen matkustusmuoto lentäminen on. Näitä tietoja käytetään tutkimuksen pohjana muun muassa kysymysten ja vastausvaihtoehtojen luomisessa. Teoreettisen viitekehyksen tietoja voidaan myös vertailla saatuihin tutkimustuloksiin. Tutkimusvaiheessa avataan sekä tutkimus- että tiedonkeruumenetelmän teoriaa, kerrotaan tutkimusprosessista sekä tutkimusaineiston keruun toteuttamisesta. Viimeisenä tässä luvussa analysoidaan saatuja tuloksia sekä tehdään niistä johtopäätöksiä. Pohdinta-osioissa pohditaan tutkimuksen tutkimusongelmaan sekä tavoitteeseen vastaamista, tuloksen hyödynnettävyyttä, jatkotutkimusehdotuksia, tutkimuksen luotettavuutta sekä omaa oppimista.

Tutkimuksen aihe on ajankohtainen ja merkityksellinen. Niin kauan kuin näin suuri osa väestöstä pelkää lentämistä, vaikka lentäminen on matkustusmuodoista turvallisin, on aihe ajankohtainen. Tutkimuksen aihetta voidaan pitää merkityksellisenä, sillä tutkimuksessa saatava tieto on hyödynnettävissä laajasti koko matkailualalla. Tutkimus ylittää tieteenalojen rajoja, jolloin tutkimuksen tuloksia voitaisiin myös mahdollisesti hyödyntää matkailualan lisäksi muillakin tieteenaloilla, kuten esimerkiksi psykologiassa.

2 Lentopelko

Tässä luvussa kerrotaan lentopelosta, sen esiintyvyydestä, syistä sekä yleisyydestä. Ensimmäisessä ja toisessa alaluvussa kerrotaan peloista sekä fobioista yleisesti. Näiden käsitteiden avaaminen avaa lentopelkokäsitettä sekä helpottaa lentopelkoilmiön ymmärtämistä. Kun ymmärretään mitä pelot ovat, miksi ihminen kokee pelkoa, miten pelot vaikuttavat meihin, miten pelot muodostuvat sekä kenellä niitä esiintyy, auttaa se meitä ymmärtämään paremmin lentopelon taustoja.

2.1 Pelko määreenä

Pelko on sanana hankala, sillä jokainen liittää siihen omat merkityksensä. Se määritellään usein eri tieteenaloilla eri tavoin. Esimerkiksi filosofian ja neurologian asiantuntijoilla saattaa olla erilaisia käsityksiä siitä, miten pelko tulisi määritellä. Hyppösen (2014, 13) mukaan ”Pelko on alkukantainen tunne, jolla on kaikista tunteista kriittisin tehtävä, eli pitää meidät hengissä ja suojella vaaroilta”. Pelko vaikuttaa lähes kaikkiin ihmisen tekemiin valintoihin. Se on mahdollisesti jopa kaikista vahvin ja eniten ihmisen käytöstä ohjaava emootio. (Hyppönen 2014, 12–13.)

Ihmisen aivot toimivat niin, että vaaran havaitseminen, sen välttäminen ja siltä pelastautuminen menevät muiden toimintojen edelle. Ihmisen päässä oleva järjestelmä on valppaana ympärillä tapahtuvia uhkia varten ja ottaa ohjat uhkaavan tilanteen lähestyessä. Muista eläimistä poiketen, ihmiset voivat olla huolissaan asioista, joita ei ole tapahtunut tai tule koskaan tapahtumaan. Ihmiset voivat myös pelätä asioita, joita ei ole olemassa. (Hyppönen 2014, 12, 14.)

Pelkoja on olemassa kahdenlaisia: suojaavia ja haittaavia. Ihmistä suojaava eli terve pelko estää meitä hakeutumasta tahallisesti vaarallisiin tilanteisiin. Suojaava pelko auttaa ihmistä uhkaavissa tilanteissa, jossa vaara on todellinen. Pelko auttaa meitä toimimaan asianmukaisesti ja turvaamaan itsemme. Haittaava pelko sen sijaan rajoittaa ja kaventaa ihmisen toimintaa. Se hälyttää vaarasta, vaikkei vaaraa todellisuudessa olisi. (Alajoki 2010, 16–17, 28.) Vaikka pelon tehtävänä on suojella, se voi myös kääntyä vastaan ja kasvaa hirviöksi (Hyppönen 2014, 13). Peloista kärsivät alkavat usein vältellä pelon kohdetta. Tämä ei poista tai vähennä pelkoa. Sen sijaan välttelykäyttäytyminen vakiinnuttaa ja mahdollisesti vahvistaa pelkoa, sillä omat kuvitelmat ruokkivat pelkoa entisestään. (Kinnunen 2001, 23.)

Pelot ovat monesti itse opittuja. Niitä saattaa muodostua erilaisten kokemusten seurauksina. Tämän lisäksi on olemassa pelkoja, jotka ovat ihmisen aivoihin kirjoitettuja. On todennäköistä, että aivojemme järjestelmä, joka reagoi vaaroihin on toisilla perinnöllisesti vahvempi kuin toisilla. Tämä selittää sen, miksi toiset kehittävät pelkoja toisia helpommin. Pelot eivät johdu ainoastaan ihmisen kokemuksista vaan ratkaisevasti myös siitä, millaisia mielikuvia ihminen pelon kohteesta luo. ”Jos pelosta ei ole ihmiselle sanottavaa haittaa – jos hän voi elää vaikka vähän rajoitettuakin elämää joutumatta olemaan tekemisissä pelkonsa kohteen kanssa – ei hän juurikaan kärsi pelostaan” (Furman 2014, 16–17). Tämän vuoksi ihmiset, joilla on yksittäisiä pelkoja eivät usein koe tarpeelliseksi päästä peloistaan yli. Motivaatio pelon voittamiseksi herää silloin, kun ihminen haluaa saada jotain niin kovasti, että tarve tähän haluttuun asiaan kasvaa suuremmaksi kuin tarve vältellä pelon kohdetta. Näin ollen tarve saada jotain haluamaansa asiaa voi motivoida pelon voittamiseen. (Furman 2014, 16–18.)

Pelkoa voi havaita ihmisen aivoista, silmistä ja jopa koko kehosta. Pelko vaikuttaa sympaattiseen hermostoomme. Se ilmenee ihmisessä sykkeen nousemisena, nopeana hengityksenä, pupillien laajenemisena, verenpaineen kohoamisena, vireystilan nousemisena, lihasjännityksen voimistumisena ja tunnelinäön esiintymisenä, millä tarkoitetaan näön keskittymistä normaalia rajatummalle alueelle. (Simo 2017.)

Yleisimpiä pelkoja suomalaisille ovat sosiaalisiin suhteisiin liittyvät pelot sekä eläinpelot. Sosiaalisiin suhteisiin liittyviä pelkoja ovat muun muassa läheisen menettäminen, perheenjäsenen sairastuminen tai syrjityksi tuleminen. (Simo 2017.) Tutkimuksen mukaan suomalaisten suurimmat pelon kohteet olivat sairastuminen (22 %), läheisen sairastuminen (20 %), oma tai läheisen kuolema (19 %), liikenneonnettomuuteen joutuminen sekä rikoksen uhriksi joutuminen. Ikäryhmät 18–34-vuotiaat sekä 35–54-vuotiaat pelkäsivät eniten omaa tai läheisen kuolemaa. Sen sijaan 55–69-vuotiaat pelkäsivät eniten sairastuvansa itse vakavasti. (Keränen 2015, 16, 18.)

Suomalaisille on yleistä pelko naurunalaiseksi joutumisesta tai petetyksi tulemisesta. Arkuus ja ujous esiintymistilanteissa sekä uusien ihmisten seurassa on tyypillistä. Ihmissuhteisiin liittyvät pelot kertovat ihmissuhteiden tärkeydestä. Ihmissuhteiden pelkojen ja eläinpelkojen jälkeen yleisimpiä pelkoja ovat erilaiset liikenne- ja suuronnettomuudet. (Simo 2017.)

2.2 Ylimitoitettu pelko eli fobia

Yleensä sanalla fobia tarkoitetaan pelkoa. Psykiatriassa fobialla tarkoitetaan ylimitoitettua pelkoa eli sellaista pelkoa, jossa pelon voimakkuus ja todennäköisyys on suhteetonta. Ihminen voi näin ollen pelätä asioita, joihin ei liity todellista vaaraa. (Furman 2014, 14.)

Fobia muodostuu kolmesta tekijästä, joita ovat kohde, kauhukuvitelma ja välttämisstrategia. Kohteella tarkoitetaan sitä asiaa, mitä ihminen pelkää. Tällainen asia voi olla esimerkiksi vesi. Kauhukuvitelmalla tarkoitetaan negatiivista mielikuvaa siitä, mitä voisi tapahtua pelon kohteen kanssa. Vettä pelkäävän kauhukuvitelmana voi esimerkiksi olla hukkuminen. Välttämisstrategialla tarkoitetaan ihmisen luomaa toimintatapaa, jossa hän pyrkii välttelemään pelkonsa kohdetta. Esimerkiksi vesipelkoinen voi fobiansa vuoksi kieltäytyä uimisesta. (Furman 2014, 15.)

Pelko-oireella tarkoitetaan tiettyyn kohteeseen kohdistuvaa pelkoa, joka on fobiaa lievempää. Fobian ja pelko-oireen erottaminen toisistaan saattaa olla haastavaa. Etenkin jos pelosta kärsivä ei tavallisessa elinympäristössään altistu pelon kohteelle. Tällaisissa tapauksissa voidaan pelon voimakkuuden arvioidessa käyttää ajatuskoetta. Esimerkiksi kaupungissa asuva käärmepelkoinen ihminen ei näe käärmeitä elinympäristössään. Ajatuskokeessa henkilöä voidaan pyytää kuvittelemaan tilanne, jossa ystävät pyytäisivät hänet kyläilemään saareen. Pelko-oireinen henkilö mahdollisesti menisi saareen, mutta haluaisi käyttää saappaita jalassaan käärmeiden varalta. Fobiasta kärsivä sen sijaan kieltäytyisi kutsusta. Vaikka pelko käärmeitä kohtaan olisi voimakasta, fobian diagnoosia ei välttämättä voida siitä huolimatta asettaa. Jotta voidaan puhua fobia diagnoosista tulisi käärmeiden välttämisen merkittävästi rajoittaa käärmepelkoisen toimintaa tai aiheuttaa huomattavaa ahdistusta. Fobiasta kärsivät pelkäävät usein pelon kohteen lisäksi pelkokohtaukseen liittyviä oireita. Esimerkiksi verta pelkäävä ihminen pelkää veren lisäksi todennäköisesti pyörtymistä. (Lönnqvist, Henriksson, Marttunen & Partonen 2017, 322–323.)

Pelko-oireet ja fobiat ovat yleisiä. Yhdysvaltalaisen tutkimuksen mukaan puolet väestöstä on elämänsä aikana kärsinyt pelko-oireista ja fobioista kymmenes. Aasiassa, Afrikassa sekä Latinalaisessa Amerikassa fobiat eivät ole yhtä yleisiä. Tutkimuksessa erittäin merkittävää oli huomata, että fobiapotilaista suurin osa kärsii useasta erillisestä pelosta. Heistä vain 25 % kärsi yhdestä määräkohtaisesta pelosta. Mitä useammasta pelosta ihminen kärsii, sitä todennäköisempää on, että hänellä on muita mielenterveyden häiriöitä. (Lönnqvist ym. 2017, 324.) Fobiat ovat useiden tutkimusten mukaan jopa 8–10 kertaa yleisempiä naisilla kuin miehillä. Mahdollinen syy tähän on, että naisten on

hyväksyttävämpää ilmaista ahdistuksen tunteitaan. Tämän takia naiset hakevat useammin apua kuin miehet. Jo lapsena pojat kasvatetaan opettelemaan pelkojen käsittelemistä. Heillä on tyttöjä suuremmat paineet tehdä asioita, joita pelkäävät. Tyttöjä ei rohkaista samoin kohtaamaan pelkojaan vaan heitä suojellaan pahaa oloa aiheuttavilta tilanteilta. Tämä mahdollisesti selittää, miksi fobiat ovat aikuisiällä yleisempiä naisilla. Eroon saattaa vaikuttaa se, että naisilla on miehiä todennäköisemmin taipumus pyrkiä välttämään epämiellyttäviä tilanteita. (Hellstöm & Hanell 2003, 35–36.)

Määräkohteisiin pelkoihin vaikuttaa periytyvyys. Eri tutkimuksien mukaan fobioiden periytyvyys vaihtelee 25 % ja 45 % välillä. Peloista suurin osa kehittyy ilman omakohtaisen oppimiskokemuksen vaikutusta. On esitetty teoria, jonka mukaan pelko-oireista on ollut etua evoluution aikana, esimerkiksi käärmepelko. Sen seurauksena osalla ihmisistä on perinnöllinen alttius tämän pelon kehittymiseen. (Lönnqvist ym. 2017, 325.)

Fobiat alkavat tyypillisimmin lapsena tai nuorena aikuisena. Yhdysvalloissa tehdyn tutkimuksen mukaan fobiaan sairastumisen keski-ikä oli 12 vuotta. Fobiaan sairastuneista 90 % olivat sairastuneet 25 vuoden ikään mennessä. Tilanteisiin liittyvät fobiat alkavat yleensä teini-iässä tai nuorella aikuisiällä. Fobioiden kehittyminen on silti mahdollista tätä vanhemmallakin iällä. Lapsuudessa esiintyvistä yksittäisistä peloista yli puolet lievittyvät ajan mittaan tai katoaa aikuisikään mennessä. Sen sijaan fobiat, jotka alkavat vasta aikuisiällä ovat useimmiten pitkäaikaisia, etenkin ilman hoitoa. Fobioiden pitkäkestoisuudesta kertoo se, että vuoden aikana fobiaa sairastaneiden osuus (9 %) oli lähellä elinikäistä sairastavuutta. Fobiat ovat hoitamattomina usein kroonisia sairauksia. (Lönnqvist ym. 2017, 324, 327.)

On kehitetty erilaisia oppimisteorioita, jotka ovat tuoneet esiin tapoja, joiden perusteella pelko voi kehittyä. Yksi näistä on suora ehdollistuminen. Sillä tarkoitetaan kielteistä kokemusta, joka ehdollistuu tiettyyn kohteeseen. Toinen kehityskulku on tilanne, jossa ihminen näkee jonkun toisen kokevan jotain pelottavaa, minkä seurauksena alkaa itse pelätä kyseistä asiaa. Kolmas tapa on, että henkilö saattaa alkaa pelätä jotakin saatuaan aiheesta pelottavaksi kokemaansa tietoa ilman henkilökohtaista kokemusta aiheesta. Haastattelututkimuksen mukaan 18–89 % fobiasta kärsivistä ovat kokeneet asioita, jotka ovat saattaneet toimia pohjana suoralle ehdollistumiselle. Fobiaa kärsivistä 0–71 % ovat nähneet toisen ihmisen kokevan pelottavan tapahtuman, joka saattaisi liittyä fobian syntymiseen. Vastaajista 0–54 % kertoi saaneensa tietoa, jonka koki pelottavaksi. Oppimisteoriat selittävät huonosti, miksei kaikille, jotka ovat käyneet läpi pelottavia

kokemuksia kehity pelko-oireyhtymää. Pelon syntyhetken yleinen elämäntilanne sekä sen aikainen mahdollinen stressi saattaa vahvistaa pelon syntyä. Kun taas aiemmin koettu ei-pelottava kokemus kohteesta tai toisen ihmisen läsnäolo voi suojata pelon synnyltä. (Lönnqvist ym. 2017, 326–327.)

2.3 Lentopelko matkailun rajoitteena

Lentopelon voi määritellä näkyväksi, jatkuvaksi, suhteettomaksi peloksi, joka ilmenee henkilön lentomatkustaessa tai tiedostaessa tulevan lentomatkan (Foreman & Van Gerwen 2008, 26–27). Lentopelossa ei ole kyse sairaudesta vaan normaalista tunteesta. Pelko saatetaan kokea liian voimakkaana tilanteeseen nähden, jolloin voidaan puhua ylireagoinnista. (Kinnunen 2001, 63.) Kun ihminen kohtaa pelkonsa kohteen se lähes poikkeuksetta herättää ihmisessä ahdistusta. Usein lentopelkoinen ymmärtää pelon olevan järjenvastainen, mikä lisää henkilön kokemaan stressiä entisestään. On todettu, etteii itse tapahtuma vaan se, miten ihminen kokee tapahtuman, on se tekijä, joka aiheuttaa ihmisessä ahdistusta. Silloin kun ihminen on ahdistunut hän saattaa helpommin tuntea olevansa vaarassa. Moottorin äänen vaihtelut, jotka eivät ole aikaisemmilla kerroilla huolestuttaneet, muuttuvat yhtäkkiä merkeiksi siitä, että jotain kamalaa on tapahtumassa. Ahdistuksen tuomat fyysiset tuntemukset vahvistavat tätä tunnetta. (Foreman & Van Gerwen 2008, 26–27, 31–32.)

Lentopelkoa voi kokea eri tavoin ja se voi ilmetä eri vaiheissa matkaa. Joidenkin ihmisten pelko voi alkaa jo viikkoa ennen matkaa, osa alkaa kokea pelon tunteita saapuessaan lentokentälle, toiset vasta noustessa koneeseen tai kiinnittäessään turvavyötään. Joitain ihmisiä saattavat pelottaa vain tietyt lennon vaiheet kuten nousu ja lasku. Lentopelon voimakkuus vaihtelee henkilön mukaan, aina pienestä levottomuudesta paniikinomaisiin tunteisiin asti. Lentopelon voimakkuuteen saattavat vaikuttaa lentoyhtiö, lentomatkan pituus, miehistön käytös, konetyyppi, koneen koko, elämäntilanne ja lentomatkan syy. Miehistöllä on suuri vaikutus siihen, millaiseksi matkustaja tuntee olonsa lennolla. Kuulutukset sekä matkustajien ajan tasalla pitäminen yleensä helpottaa matkustajan pelkoa. Ilmeillä ja eleillä on suuri vaikutus. Jotkin lentopelosta kärsivät saattavat tarkkailla miehistön käyttäytymistä ja ilmeitä. Etenkin silloin, jos jonkin lentoon liittyvä asia huolestuttaa heitä. (Kinnunen 2001, 64, 66–67.)

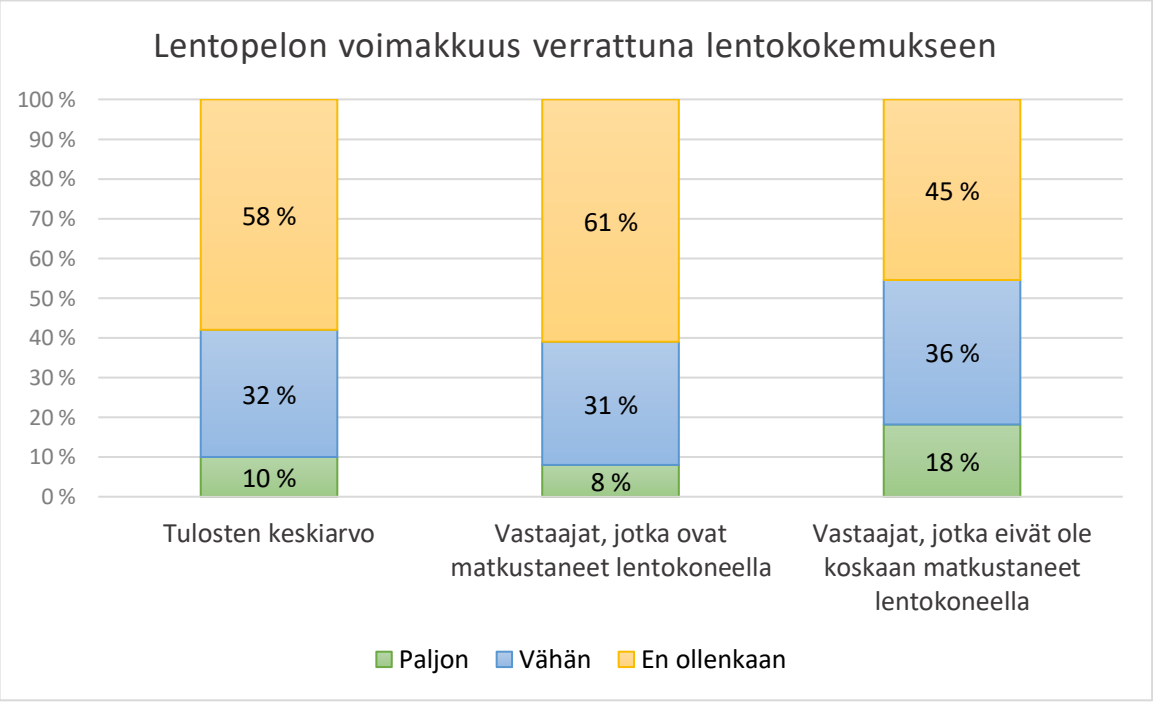
Lentopelon vaikutukset saattavat olla kauaskantoisia. Ne mahdollisesti rajoittavat uramahdollisuuksia ja lomasuunnitelmia. Lentopelko saattaa vaikuttaa jopa parisuhteeseen, jos puoliso ei suostu lentämään sekä perhelomiin, jos joku lapsista kieltäytyy matkustamasta. Näin ollen lentopelon vaikutukset saattavat yltää ihmisen

työelämään, sosiaaliseen elämään sekä perhe-elämään. (Foreman & Van Gerwen 2008, 21.)

2.4 Lentopelon yleisyys

Aikoinaan vastahakoisuutta lentämistä kohtaan pidettiin normina (Foreman & Van Gerwen 2008, 26). Nykyisin ihmisistä enimmillään jopa 40 % pelkää lentämistä, ja 10 % kieltäytyy lentämästä (Godfrey & Smith 2010, 135). Suurin osa lentopelkoisista lentää lentopelostaan huolimatta, mutta pelko kuluttaa suuren määrän heidän energiastaan (Kinnunen 2001, 72).

Vuonna 2013 tehdyn tutkimuksen mukaan 21 % vastaajista jännitti tai pelkäsi lentämistä. Kyselyyn osallistui hieman yli 10 000 ihmistä ympäri maailmaa. Tulokset vaihtelivat maakohtaisesti 13 % ja 36 % välillä. Eniten lentopelkoisia oli Meksikossa ja vähiten Yhdistyneissä Arabiemiirikunnissa. Tutkimuksen mukaan naiset jännittävät tai pelkäävät miehiä enemmän lentämistä. Naisista 24 % ja miehistä 19 %. (Populus 2013, 12.)



Kuvio 1. Lentopelon voimakkuus verrattuna lentokokemukseen (mukaillen BVA 2015, 29.)

Toinen tutkimus käsitteli lentopelon yleisyyttä Ranskassa. Kuviossa 1 on esitettynä, kuinka lentopelon voimakkuutta verrattiin lentämiskokemuksen perusteella. Tässä tutkimuksessa lentopelko osoittautui äskeistä tutkimusta yleisemmäksi. Kuviossa on kuvattuna kolme pylvästä, joista ensimmäinen kuvaa tulosten keskiarvoa, toinen kuvaa vastaajia, jotka ovat matkustaneet lentokoneella aiemmin ja kolmas vastaajia, jotka eivät

ole koskaan matkustaneet lentokoneella. Keskiarvon mukaan 42 % kaikista vastaajista pelkäsi lentämistä. Heistä 10 % kertoi pelkäävänsä lentämistä paljon, ja 32 % kertoi pelkäävänsä lentämistä vähän. Vastaajista yli puolet (58 %) eivät pelänneet lentämistä ollenkaan. Ne henkilöt, jotka eivät olleet matkustaneet koskaan lentokoneella pelkäsivät lentämistä enemmän kuin ne, jotka ovat matkustaneet lentokoneella aiemmin. Henkilöistä, jotka eivät olleet lentäneet aiemmin jopa 18 % pelkäsi lentämistä paljon ja 36 % pelkäsi lentämistä vähän. Vain 45 % tästä ryhmästä ei pelännyt lentämistä ollenkaan. (BVA 2015, 29.)

Vuonna 2016 tehdyssä tutkimuksessa 6 % kertoi lentopelon olleen esteenä matkustamiselle tiettyyn kohteeseen. Vastaukset vaihtelivat maakohtaisesti 3 % ja 9 % välillä. Eniten lentopelko esti romanialaisia ja venäläisiä lentämästä. Suomalaisten vastaajien keskuudessa luku oli 4 %. (Momondo 2017, 38–39.)

Terrorismi-iskuilla on suuri vaikutus lentopelkoon. Vuoden 2015 Pariisin terroristi-iskujen jälkeen toteutetussa terrorismi aiheisessa tutkimuksessa 16 % vastaajista kertoi olevansa hyvin huolestuneita lentämisestä, 27 % melko huolestuneita, 29 % ei kovin huolestuneita ja 25 % ei ollenkaan huolestuneita. Kaikista vastaajista 43 % oli huolissaan lentämisestä ja vain neljäs osa kertoi, ettei ole siitä ollenkaan huolissaan. (DailyMail 2015, 3.)

Taulukko 1. Matkustajamäärien vaihtelut kaupungeittain (mukaillen Sheivachman 2016)

Päivä	Amsterdam	Barcelona	Berliini	Bryssel	Lontoo	Madrid	München	Pariisi	Rooma
22.3.	-10 %	-11 %	-20 %	-12 %	-11 %	-8 %	-10 %	-14 %	-12 %
23.3.	-17 %	-16 %	-17 %	-30 %	-16 %	-18 %	-6 %	-19 %	-17 %
24.3.	-18 %	-18 %	-19 %	-37 %	-16 %	-22 %	-10 %	-21 %	-20 %
25.3.	-22 %	-19 %	-20 %	-45 %	-22 %	-29 %	-31 %	-27 %	-19 %
26.3.	-21 %	-23 %	-28 %	-44 %	-22 %	-22 %	-27 %	-29 %	-26 %
27.3.	-32 %	-34 %	-38 %	-51 %	-29 %	-29 %	-32 %	-35 %	-33 %
28.3.	-25 %	-22 %	-26 %	-50 %	-20 %	-19 %	-27 %	-27 %	-22 %

Taulukossa 1 esitetään matkustajamäärien vaihtelut kaupungeittain. Terroristi-iskut vaikuttavat ihmisten halukkuuteen lentää sekä matkustaa isoihin kaupunkeihin. Brysselissä 2016 maaliskuun 22. päivä tapahtuneilla terroristi-iskuilla oli suuri vaikutus sekä Brysselin että muiden Euroopan kaupunkien lentomatkustajamääriin. Yllä olevassa

taulukossa näkyy, kuinka lentovarausten määrä Euroopan suurissa kaupungeissa kuten Amsterdamissa, Barcelonassa, Berlinissä, Brysselissä, Lontoossa, Madridissa, Münchenissä, Pariisissa ja Roomassa putosi Brysselin terroristi-iskujen jälkeen. Matkustajamäärät alkoivat pudota jo 22. päivä alkaen. Viisi päivää myöhemmin 27. päivä matkustajamäärät olivat pudonneet jo huomattavasti kaupunkikohtaisesti. Suurin pudotus oli Brysselin matkustajamäärissä (50 %), tämän jälkeen Berliinissä (38 %), Pariisissa (35 %), Barcelonassa (34 %) ja Roomassa (33 %). (Sheivachman 2016.)

”Joskus lentopelon taustalta löytyy uskomuksia, ennakkoluuloja ja vääriä käsityksiä lentämisestä – tai yksinkertaisesti puuttuu tietoa lentoturvallisuudesta ja kaikesta lentämiseen liittyvästä toiminnasta” (Kinnunen 2001, 155). Ihmisillä on yleensä lentämisestä vähemmän kokemusta kuin esimerkiksi autoilusta. Kun ajattelemme lentämistä mieleen saattavat tulla tv-sarjat ja elokuvat, joissa näytettiin lento-onnettomuuksia. Tämän takia tilastotiedoista ei aina ole apua. Arviointikykymme ei tällöin perustu aina faktatietoon vaan siihen, millainen mielikuva meille on jäänyt jostain asiasta. (Godfrey & Smith 2010, 139.)

Media on jo vuosikymmeniä sitten huomannut, että vain harvat aiheet herättävät lento-onnettomuuksia enemmän kiinnostusta. Median kiinnostus lentoliikennettä kohtaan on auttanut kehittämään lentoliikennettä, sillä se on ajanut viranomaiset ja lentoyhtiöt tiukentamaan valvontaansa. Siitä huolimatta median luomat kauhukuvat ovat saaneet ihmiset pelkäämään lentämistä. Tiedotusvälineet luovat dramatisoituja otsikoita sekä pyrkivät kiinnittämään ihmisten huomion kauhutarinoilla. Onnettomuuksien jälkeisinä päivinä tieto on usein vääristynyttä. Oikea tieto saadaan tietää joskus vasta viikkojen tai kuukausien päästä, jolloin siitä ei välttämättä uutisoida yhtä näkyvästi. (Blatner 2005, 132–133.)

Nykypäivänä lähes kaikki ihmiset lentävät, mutta vain harvat ymmärtävät, miten lento todellisuudessa toteutuu. Tietämättömyys herättää monissa matkustajissa levottomuutta. ”On syytä muistaa, että pelko voimistuu kaiken tuntemattoman ja ennen näkemättömän edessä. Tutkimukset ovat toistuvasti osoittaneet, että mitä enemmän ihmiset tietävät lentokoneista ja lentämisestä, sitä levollisemmiksi lentomatkustajiksi he voivat kehittyä” (Blatner 2005, 1, 77).

2.5 Lentopelon ilmeneminen

Lentopelkoisia voivat olla kaikenlaiset ihmiset: ihmiset, jotka eivät ole koskaan lentäneet, ihmiset, jotka lentävät usein tai jopa ihmiset, jotka toimivat lentokoneen miehistössä. Jotkin ihmisistä, jotka eivät ole koskaan lentäneet ovat sitä mieltä, etteivät ikinä haluaisikaan. Samalla ihmiset, jotka ovat lentäneet usein joko peläten tai pelkäämättä saattavat saavuttaa pisteen, jossa päättävät lopettaa lentämisen kokonaan. Tämän lisäksi on ihmisiä, jotka kykenevät lentomatkustamiseen, mutta kokevat ahdistusta lentäessään. Tällaiset henkilöt pyrkivät pitämään lentomatkat mahdollisimman lyhyinä sekä lentämään mahdollisimman harvoin. (Foreman & Van Gerwen 2008, 21.)

Lentopelko on fobioista myöhäisin, ja alkaa usein vasta myöhemmällä iällä (Hellstöm & Hanell 2003, 36). Ihmiset ovat kertoneet lentopelon tulleen hiljalleen heidän vanhetessaan (Foreman & Van Gerwen 2008, 30). Ihmisen temperamentti vaikuttaa merkittävästi siihen kokeekohan hän lentopelkoa. Synnynnäistä temperamenttiamme vahvasti määrittelevät geenit vaikuttavat siihen, onko meillä taipumusta ahdistuneisuuteen. Temperamentti ei yksin johda lentopelkoon, vaan ympäristöllämme on myös vaikutus. (Godfrey & Smith 2011, 136.)

Perfektionismilla on vaikutus lentopelkoon. Perfektionistiset ihmiset asettavat korkeat odotukset niin itselleen kuin muillekin. Tämän takia perfektionistit usein kokevat haastavaksi hyväksyä kokevansa pelon tunteita jotain asiaa, kuten esimerkiksi lentämistä kohtaan. Pelon hyväksyminen herättää perfektionisteissa usein negatiivisia ja jopa vihan tunteita itseään kohtaan, joka lisää heidän stressiään entisestään.
(Foreman & Van Gerwen 2008, 29–30.)

Naisille kehittyy useasti lapsen saamisen jälkeen lentopelko. Äiti on vastuussa lapsestaan, joka on hyvin riippuvainen hänestä. Nainen saattaa olla äitiyden alettua huolissaan, että hänelle sattuisi jotain sellaista, jonka vuoksi hän ei olisi kykenevä huolehtimaan lapsestaan. (Foreman & Van Gerwen 2008, 30.)

Lentopelkoon on olemassa monia syitä. Ihminen saattaa yhdistää lentämisen automaattisesti vaaraan, sillä on nähnyt vanhempiensa tekevän niin. (Godfrey & Smith 2011, 135, 137.) Muita syitä saattavat olla muun muassa seuraavissa kappaleissa mainittavat tuntemattoman pelko, traumaattiset kokemukset, tunne kontrollin menettämisestä, elämän tilanteen muutokset sekä lentopelkoon liittyvät muut pelot.

Lentopelko saattaa johtua tuntemattoman pelosta. Ihminen valpastuu tai saattaa jopa pelätä kohdatessaan uuden tilanteen, sillä kokee ettei tiedä, mitä seuraavaksi tulee tapahtumaan. Suojelumekanismit tekevät meistä varovaisia uusissa tilanteissa. Pelko voi ilmaantua, mikäli emme pysty ymmärtämään tai kontrolloimaan aistien välityksellä kokemaamme. Etenkin ensikertalaisilla ja harvoin lentäneillä lentämiseen saattaa liittyä epätietoutta. Lentäminen saattaa tuntua oudolta ajatukselta, jos ei ymmärrä, miten koneet lentävät ja pysyvät ilmassa. Kokenutkaan matkustaja ei välttämättä ymmärrä kaikkea lentämiseen liittyvää ja saattaa kokea samasta syystä pelkoa. (Kinnunen 2001, 73–74.)

Lentopelon voi laukaista traumaattiset kokemukset (Kinnunen 2001, 80). Monilla lentopelko on alkanut pelottavan lentokokemuksen seurauksena. Pääasiassa turbulenssin tai jonkin tapahtuman, jonka vuoksi henkilö on kokenut olevansa vaarassa. Erittäin harvinaisia poikkeuksia lukuun ottamatta kyseiset tilanteet eivät ole todellisuudessa olleet vaarallisia. Pelko kyseisessä tilanteessa aiheuttaa klassisen ehdollistumisen eli ihminen yhdistää lentämisen ja pelon toisiinsa. (Godfrey & Smith 2011, 137.) Pelko saattaa syntyä läheisten kokemuksista tai liioitelluista matkakertomuksista. Myös muut traumaattiset kokemukset saattavat laukaista lentopelon, vaikka niillä ei olisi suoranaista yhteyttä lentämiseen. (Kinnunen 2001, 80–81.) Freudin teorian mukaan lentokone saattaa edustaa jotain muuta henkilön kokemaa ongelmaa (Foreman & Van Gerwen 2008, 27). Esimerkiksi ulkomailla oleva lomailija tai liikematkustaja voi saada tiedon läheisensä sairastumisesta tai kuolemasta, minkä vuoksi hänen täytyy lentää takaisin kotiin. Lennon syyn ollessa näin ahdistava saattaa se laukaista pelon. Näin ollen lentokone leimautuu, sillä se kuljettaa ahdistunutta matkustajaa kohti ahdistavampaa tilannetta. Samalla tapaa stressi voi aiheuttaa lentopelon. Työpaineiden takia lentokoneessa koettu stressi saattaa leimata lentokoneen syylliseksi. (Kinnunen 2001, 81, 84.)

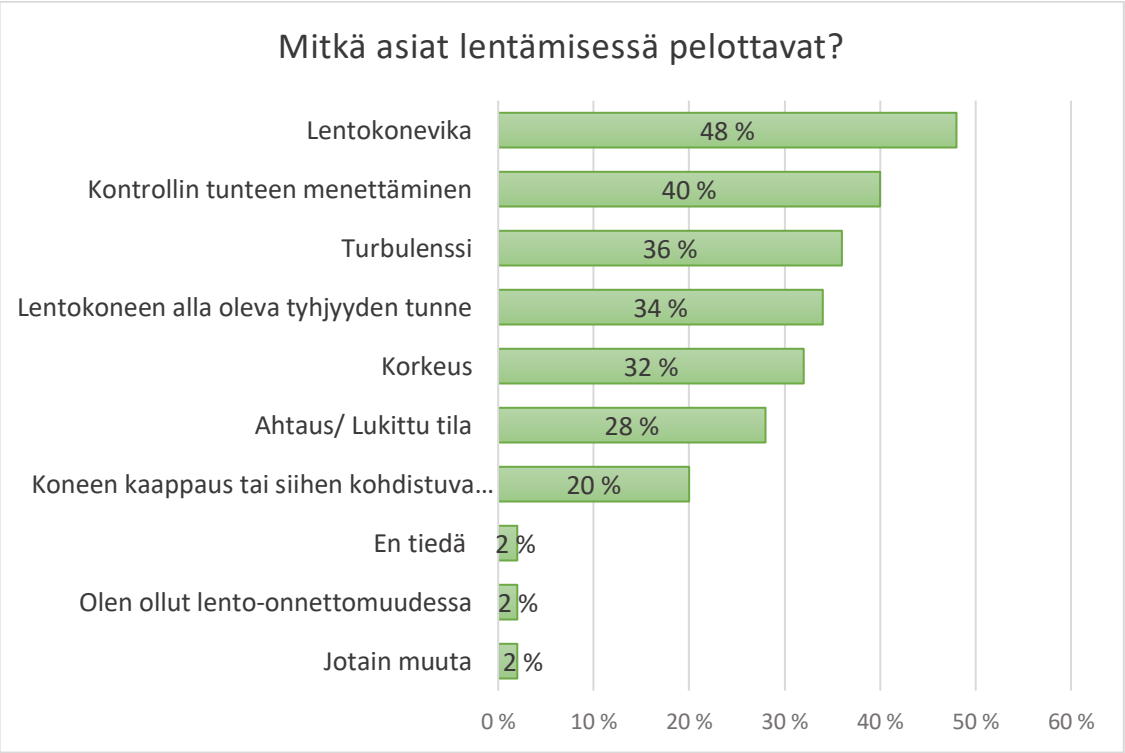
Useimmin lentopelossa on kyseessä tunne kontrollin menettämisestä. Pelko lentokoneessa on yleisempää kuin autossa, junassa tai laivassa. Näitä matkustusmuotoja käyttäessään tuntuu matkustajasta, että hänellä on enemmän mahdollisuuksia vaikuttaa asioihin vaaratilanteessa. Lennoilla sen sijaan lentomatkustaja kokee joutuvansa passiivisen rooliin. (Kinnunen 2001, 92–93.) Matkustajan ei ole mahdollista kontrolloida säätä tai konetta, vaan hänen on luotettava siihen, että koneen miehistö huolehtii lennosta. Matkustaja saattaa tuntea olonsa avuttomaksi, luovutettuaan henkensä miehistön käsiin. (Foreman & Van Gerwen 2008, 24; Kinnunen 2001, 92–93.) Tämä voi tuntua erityisen hankalalta ihmiselle, joka on tottunut olemaan itse kontrollissa ja hallitsemaan asioita (Foreman & Van Gerwen 2008, 24).

Kontrollin menettämisen pelko voidaan jakaa kahteen eri luokkaan: ulkoiseen ja sisäiseen. Ulkoisen kontrollin menettämisessä pelkona on, että koneelle tapahtuu jotain eikä itsellä ole mahdollisuutta vaikuttaa asiaan. Tämä sisältää pelon koneen tuhoutumisesta ja tämän seurauksena kuolemisesta. Tämän lisäksi huono sää, turbulenssi, korkeus ja veden yllä lentäminen voivat olla ulkoisen kontrollin menettämisen muotoja. Ihminen voi pelätä myös sisäisen kontrollin menettämistä. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi pelkoa paniikkikohtauksen saamisesta lennon aikana. Hikoilu, tärinä ja sydämentykytykset voivat saada ihmisen tuntemaan olevansa pyörtymässä tai saamassa sydänkohtauksen. Tällaiset tuntemukset saattavat saada ihmisen huolestuneeksi siitä, että hän menettää kontrollin omaan kehoonsa tai saa itsensä näyttämään hölmöltä muiden edessä. Ahtaita paikkoja pelkäävä voi olla jopa huolissaan siitä, että paniikin iskiessä yrittäisi avata lentokoneen oven lennon aikana. (Foreman & Van Gerwen 2008, 23.)

Elämäntilanteen muutokset kuten avioero, leskeksi jääminen tai lapsen saaminen voi edesauttaa lentopelon syntymistä. Leskeksi jäänyt on aikaisemmin saattanut tehdä kaikki lentomatkansa puolisonsa kanssa, jolloin toisen läsnäolo on luonut turvallisuuden tunnetta, eikä henkilö ole kokenut syytä pelolle. Uuden tilanteen takia joutuu henkilö mahdollisesti matkustamaan ja hoitamaan matkavalmistelut yksin sekä olemaan koneessa ilman puolisoa, jolle jutella. Äidiksi tuleminen laukaisee joskus lentopelon, sillä äidille saattaa syntyä yleinen pelko siitä, miten lapselle käy, jos itselle tapahtuu jotain. Tällaisessa tilanteessa lentokone leimautuu helposti pelon aiheuttajaksi. Joillekin ihmisille sairaus tai vamma voi tehdä lentämisestä epämiellyttävää ja johtaa lentopelkoon. Tämänkaltainen lentopelko on kuitenkin harvinaista.

Tyypillisimmin lentopelkoon liittyviä muita pelkoja ovat suljetun paikan pelko, korkean paikan pelko, sosiaaliset pelot, aukean paikan pelko, tuntemattoman pelko, kuoleman pelko ja pelon pelko. (Kinnunen 2001, 99–100, 111–116.) Korkeanpaikankammoisille lentäminen 9–12 kilometrin korkeudessa saattaa tuntua mahdottoman korkealta. Jotkut korkeanpaikankammoiset saattavat sen sijaan tuntea olonsa täysin huolettomiksi lentokoneessa, sillä lentokoneella korkeuksissa lentäminen on hyvin erilaista verrattuna korkealla katolla seisomiseen. Ahtaanpaikankammoiset saattavat tuntea pelkoa lentokoneessa, sillä se on suljettu tila. Vesipelkoista voi sen sijaan pelottaa lentäminen suurien vesialueiden, kuten merien yllä. Yölennoilla ympärillä oleva pimeys saattaa pelottaa pimeää pelkäävää henkilöä. Näiden lisäksi väkijoukkoja pelkääville lentäminen voi olla haastavaa, sillä niin lentokentät kuin lentokoneetkin ovat täynnä ihmisiä. Kuten voidaan huomata, on olemassa paljon erilaisia pelkoja erilaisine elementteineen, joita lentopelkoiset saattavat kokea. (Foreman & Van Gerwen 2008, 24–25.)

Joskus lentopelolle on yksi selkeä syy, jonka lentopelkoinen tarkasti tiedostaa. Toisinaan lentopelon syyt juurtavat juurensa syvältä alitajunnasta tai lapsuudesta. Tällöin lentopelon syitä voi olla hankala tai mahdoton tarkasti selvittää. (Kinnunen 2001, 71–72.)

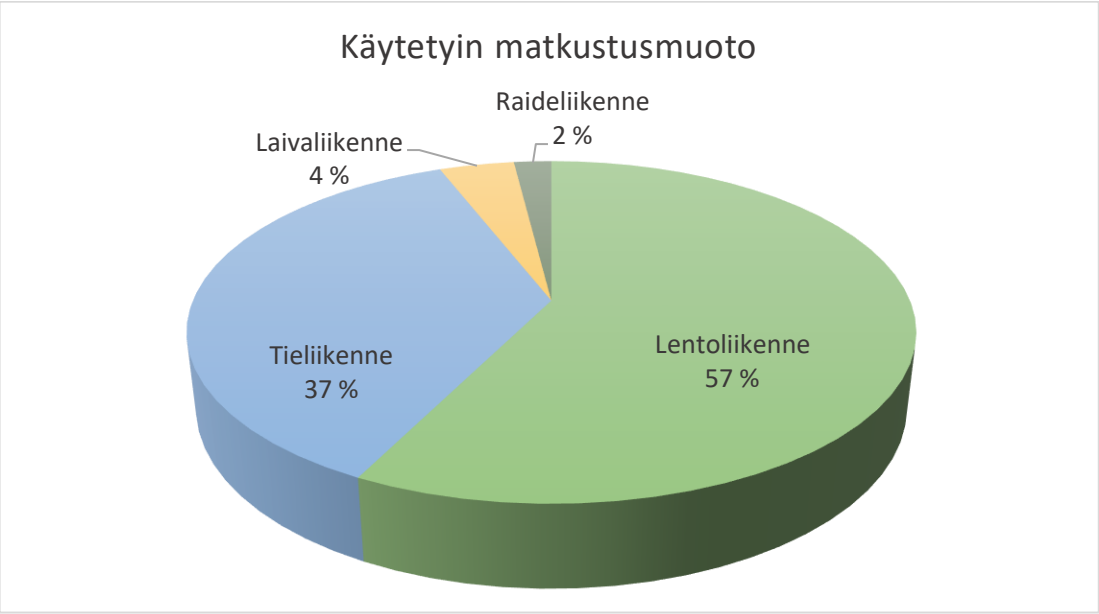


Kuvio 2. Mitkä asiat lentämisessä pelottavat (mukaillen YouGov 2019)

Kuviossa 2 on kuvattuna Italiassa vuonna 2019 tehdyn tutkimuksen tulokset. Tutkimuksessa selvitettiin, mitä ihmiset pelkäävät lentämisessä. Melkein puolet vastaajista (48 %) kertoi pelkäävänsä lentokonevikaa. Vastaajista 40 % pelkäsi kontrollin tunteen menettämistä lennolla. Kolmanneksi eniten vastaajat pelkäsivät turbulenssia. Tätä pelkäsi 36 % vastaajista. Noin kolmannes vastaajista pelkäsi lentokoneen alla olevaa tyhjyyden tunnetta sekä korkeutta. Lentokoneen ahtaus sekä lukittu tila pelotti 28 % vastaajista. Viides osa matkustajista pelkäsi lentokoneeseen kohdistuvaa hyökkäystä. (YouGov 2019.)

3 Lentoliikenteen kehitys

Tässä luvussa kerrotaan lentoliikenteen kehityksestä, lentoturvallisuuden kasvusta, lento-onnettomuuksista sekä niiden vähenemisestä. Tämän luvun tarkoituksena on antaa todenmukaista tietoa lentoturvallisuuden tämänhetkisestä tilasta. Lentopelkoisilla saattaa toisinaan olla vääristynyt kuva lentämisen turvallisuudesta, joten luvun tarkoituksena on korjata virheellisiä uskomuksia aiheesta. Lentopelkoiset usein pelkäävät eniten joutuvansa lento-onnettomuuteen. Tämän takia tässä luvussa kerrotaan myös lento-onnettomuuksista, jotta saadaan parempi ymmärrys lentopelon kohteesta.



Kuvio 3. Käytetyin matkustusmuoto (mukaillen UNWTO 2018, 8)

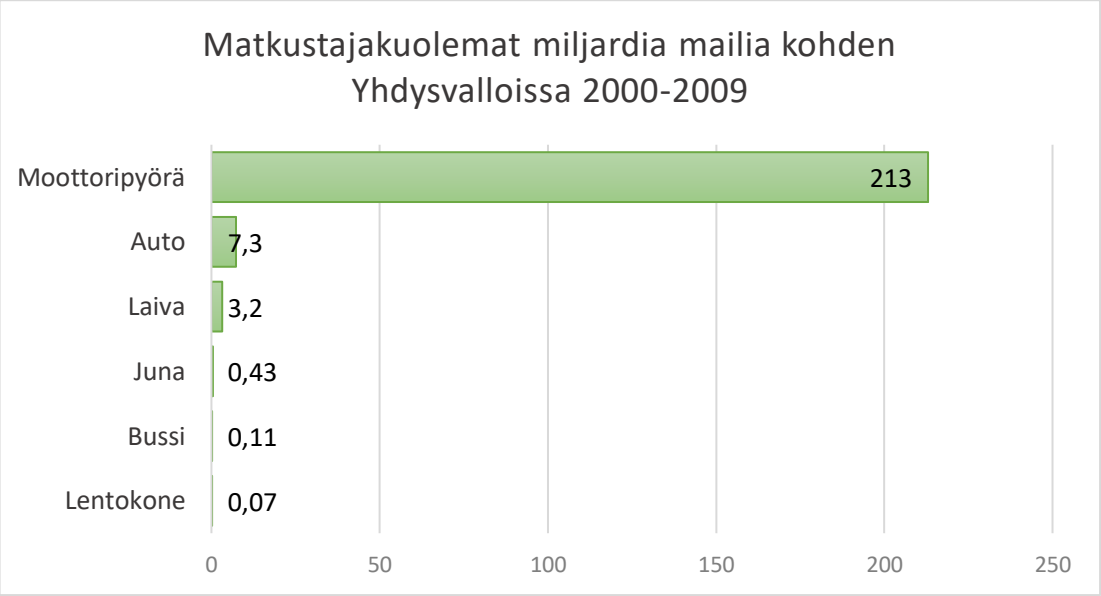
Kuviossa 3 havainnollistetaan käytetyimmät matkustusmuodot. Käytetyin matkustusmuoto vuonna 2018 oli lentäminen. Tarkemmin sanottuna yli puolet, 58 % liikenteestä tapahtui lentämällä. Toiseksi käytetyin matkustusmuoto oli tieliikenne, hieman yli kolmannes 37 % matkustamisesta tapahtui tien päällä. Vesiteitse kulkeva liikenne sekä raideliikenne oli huomattavasti vähäisempää. Vesiteitse kulkevaa liikennettä oli vain 4 % ja raideliikennettä 2 %. Tulokset vaihtelevat maanosan mukaan, Lähi-idässä lentoliikenne kattoi 72 % kaikesta liikenteestä, kun taas Afrikassa se kattoi vain 49 %. Kaikissa maanosissa lentäminen oli silti käytetyin matkustusmuoto. Lentomatkustus on matkustusmuodoista selkeästi nopeimmin kasvava. (UNWTO 2018, 9.)

Vuonna 2004 lennettiin 23,8 miljoonaa lentoa. Kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 2014 lentojen määrä oli kasvanut jo lähes 10 miljoonalla. Vuoden 2020 lentojen määräksi arvioidaan 40,3 miljoonaa. Viimeisten vuosien aikana lentojen määrä on kasvanut huomattavasti. (IATA 2019a, 26.) On arvioitu, että vuoden 2018 matkustajamäärä

4,3 miljardia tulisi nousemaan seuraavan 20 vuoden aikana 7,8 miljardia. Tämä tarkoittaa, että matkustajamäärä kasvaisi noin 55 %. Matkustajamäärien nousu tulevaisuudessa tulee tuomaan paljon uusia mahdollisuuksia alalle. Tämän lisäksi mukana tulee haasteita muun muassa ilmailun kapasiteetissa, toimintaverkon laajenemisessa, tehokkuudessa ja turvallisuudessa. (ICAO 2019, 100.)

3.1 Lentäminen turvallisin matkustusmuoto

Vuoden 2018 aikana 4,3 miljardia matkustajaa lensi turvallisesti 46,1 miljoonaa lentoa. Lentomatkustaminen tulee jatkossakin olemaan turvallisin pitkien matkojen matkustusmuoto. Tilastotiedon mukaan matkustaja voisi lentää kerran päivässä seuraavan 241 vuoden ajan ennen kuin kokisi lento-onnettomuuden, jolla olisi yksi kuolonuhri. Jotta henkilö joutuisi lento-onnettomuuteen, jossa kuolonuhreja on 100 % tulisi hänen matkustaa päivittäin 16 581 vuotta. (IATA 2019b.)



Kuvio 4. Matkustajakuolemat miljardia mailia kohden Yhdysvalloissa vuosina 2000–2009 (mukaillen Savage 2013, 14)

Kuviossa 4 on listattuna kulkuneuvoja vaarallisimmasta turvallisimpaan. Kuviossa on kuvattuna matkustajakuolemat miljardia matkustusmailia kohden Yhdysvalloissa vuosina 2000–2009. Vaikka kuvio kattaa ainoastaan Yhdysvaltojen matkustajakuolemat ja on yli vuosikymmenen vanha antaa kuvio silti osviittaa eri matkustusmuotojen turvallisuuden eroista. Näistä kulkuneuvoista moottoripyörä on selkeästi muita vaarallisempi. Moottoripyörällä tapahtui jopa 213 kuolemaan johtavaa onnettomuutta miljardia mailia kohden. Tämän jälkeen eniten onnettomuuksia tapahtui autolla (7,3) ja laivalla (3,2).

Junalla, bussilla ja lentokoneella kaikilla tapahtui vähemmän kuin yksi kuolemaan johtava onnettomuus miljardia mailia kohden. Lentokoneella kuolemaan johtavia onnettomuuksia tapahtui kaikista vähiten, vain 0,07. Tämän tutkimuksen perusteella lentokone on kulkuneuvoista kaikista turvallisin. (Savage 2013, 14.)

Lentoturvallisuutta ovat kehittämässä ja säätelemässä useat tahot. Euroopan unioni edellytti lentoliikenteeseen yhteisiä sääntöjä, lentoliikenteen sisämarkkinoiden toteutuessa 1990-luvulla. Tarkoituksena taata korkeatasoinen sekä yhtenäinen lentoturvallisuus. ICAO on kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, jonka tehtävänä on määrittää kansainvälisellä tasolla turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset. Kyseisten määräysten noudattaminen riippuu osapuolten tahdossa, sillä vähimmäisvaatimukset eivät ole sitovia. Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA:n tehtävänä on Euroopan komission lainsäädäntöehdotusten sääntelyn valmistelu. Euroopan unionin siviili-ilmailun turvallisuussäännöt pohjautuvat ICAO:n hyväksymistä suosituksista ja standardeista. Tarkoituksena on ehkäistä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa onnettomuuksien syntyä. Kyseiset turvallisuussäännöt perustuvat toimijoiden vastuun lisäämiseen sekä toiminnan valvontaan. (Euroopan parlamentti.)

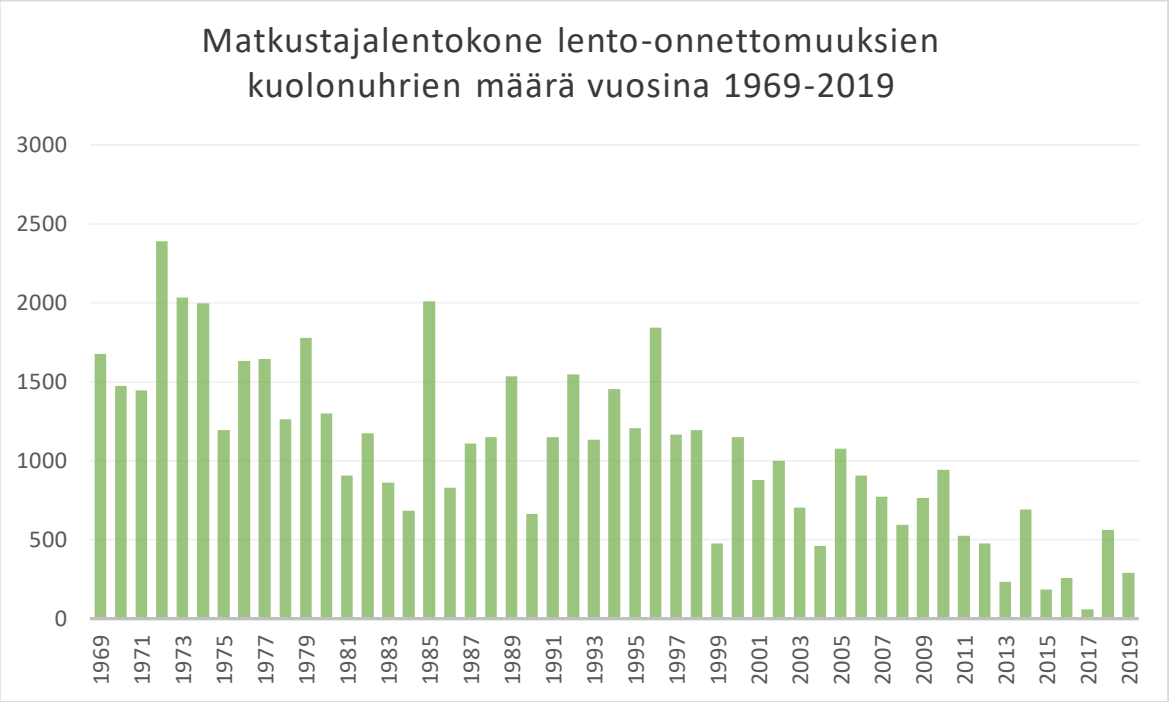
Lentokoneet, jotka ovat tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen, on suunniteltu ja rakennettu tarkasti määrättyjen turvallisuusvaatimuksien mukaan. Lentokoneen tulee täyttää, sille asetetut turvallisuusvaatimukset tai muuten kyseinen kone ei saa lentokelpoisuustodistusta ilmailuviranomaisilta, eikä voi kuljettaa matkustajia. Lentoyhtiöt, joiden turvallisuusrakenteissa on puutteita, eivät saa lentää Pohjois-Amerikan tai Euroopan Unionin ilmatiloissa. Tällaiset yhtiöt ovat usein heikolla talousrakenteella toimivat yhtiöt, joiden konekalusto saattaa olla vanhaa. Yhtiöt, jotka löytyvät ”mustalta listalta” ovat pääsääntöisesti Afrikan, Lähi-idän, Etelä-Amerikan, Aasian ja entisen Neuvostoliiton alueilta. Näissä maissa lentoturvallisuuskulttuuri on huomattavasti länsimaista turvallisuuskulttuuria alhaisempaa. (Rinne 2018, 7, 234.)

Viime vuosikymmenten aikana liikennelentämisen turvallisuus on parantunut merkittävästi. Ilman pitkäjänteistä lentoturvallisuuden kehittämistä lento-onnettomuuksien lukumäärä olisi nykyisillä liikennemäärillä huomattavasti korkeampi kuin se on. Lento-onnettomuuksien tutkimuslautakunnalla tarkoitetaan viranomaistahoa, joka tutkii tapahtuneita lento-onnettomuuksia. Kyseinen taho pyrkii selvittämään lento-onnettomuuksien syitä. Tämä on tutkinnassa kuitenkin vain välivaihe, sillä päämääränä on selvittää toimenpiteet, joilla lentoturvallisuutta saadaan parannettua. Näin voidaan varmistua, ettei vastaavanlaisia onnettomuuksia tapahtuisi saman syyn vuoksi. Lentoturvallisuutta kehitetään jatkuvasti. Sitä tullaan kehittämään myös jatkuvasti

tulevaisuudessa riippumatta lento-onnettomuuksien määrästä, sillä aina löytyy teknisisä tai lentokoneen varusteluihin liittyviä kehityskohteita. Lentoturvallisuutta saadaan parannettua kehitystöiden avulla. Uudistuksen koolla ei ole välttämättä merkitystä, sillä pienilläkin uudistuksilla saattaa olla suuri vaikutus. (Rinne 2018, 245, 248.)

3.2 Lentoliikenteen onnettomuusmäärät laskussa

On tärkeää ymmärtää, että kaikki mitä elämässä teemme sisältää riskejä. Vaikka lentäminen on matkustamisen muodoista turvallisin ei sekään voi olla 100 % turvallinen. (Foreman & Van Gerwen 2008, 24.) Lento-onnetomuuksia tapahtuu miljoonaa lentoa kohden 1,35. Tämä tarkoittaa yhtä onnettomuutta 740 000 lentoa kohden. Tämä lukema on kehitystä verrattuna vuosien 2013–2017 keskiarvoon, joka oli 1,79. Suuria lento-onnetomuuksia oli yksi 5,4 miljoonasta lennosta. Tämä oli huomattavasti parempi kuin vuosien 2013–2017 keskiarvo, joka oli yksi 3,4 miljoonasta lennosta. (IATA 2019b.) Viimeisen 20 vuoden aikana kuolemaa tuottavia lento-onnettomuuksia on pystytty vähentämään noin 95 % (Airbus 2019, 20).



Kuvio 5. Matkustajalentokone lento-onnettomuuksien kuolonuhrien määrä vuosina 1946–2017 (mukaillen Aviation Safety Network 2020)

Kuviossa 5 kuvataan matkustajalentokoneilla tapahtuneiden lento-onnettomuuksien kuolonuhrien määrä viimeisen 50 vuoden ajalta. Kuviossa on huomioitu maailmanlaajuisesti kaikki matkustajalennot, joilla on ollut vähintään 14 matkustajaa.

Koneen ulkopuolisia kuolonuhreja ei ole huomioitu. Kuolonuhrien määrät ovat laskeneet huomattavasti viimeisen 50 vuoden aikana, vaikka lentojen määrät ovat lisääntyneet. Eniten kuolonuhreja oli 1970-luvun alkupuoliskolla sattuneissa onnettomuuksissa. Korkein määrä kuolonuhreja 2389, oli vuonna 1972. Vuonna 2017 kuolonuhreja oli vain 59, joka on ennätyksellisen vähän. Viimeisen 10 vuoden aikana kuolonuhrien määrä on ollut vuosittain 59 ja 943 välillä. Kuviosta voidaan havaita lentoturvallisuuden parantuneen merkittävästi viimeisen 50 vuoden aikana. (Aviation Safety Network 2020.) IATA:n vuoden 2018 turvallisuusraportin mukaan viiden vuoden keskiarvo lento-onnettomuuksien kuolonuhrien määrästä on 234,4. Viiden vuoden keskiarvo on laskettu vuosilta 2013–2017. Lento-onnettomuuksien keskiarvo näinä vuosina oli 68 ja kuolemaan johtaneiden lentojen keskiarvo oli 9. (IATA 2019b.)

Kuolemaan johtavista lento-onnettomuuksista 10 % tapahtuu lentokoneen rullaamisvaiheessa eli ennen kuin kone on ilmassa. Nousun vaiheiden aikana sama luku on 22 %. Lentokorkeudessa lentäminen on lennon vaiheista turvallisin. Sen sijaan eniten kuolemaan johtavia onnettomuuksia tapahtuu laskeutumisen lähestymisen ja laskeutumisen vaiheissa, jolloin näistä onnettomuuksista tapahtuu jopa puolet. (Boeing 2019, 16.) Myös Airbusin tilastojen mukaan vuosien 1999–2018 aikana suurin osa lento-onnettomuuksista on tapahtunut joko lähestymisen tai laskeutumisen vaiheessa. Onnettomuuksien suuri määrä näissä lennonvaiheissa johtuu näiden vaiheiden suuresta kuormituksesta. Näissä lennonvaiheissa ohjaamon tulee keskittyä navigointiin, koneen asennon vaihtoihin, lennonjohdon kanssa kommunikointiin, ilmatilan mahdolliseen ruuhkaan ja sääolosuhteisiin. Kyseisten lennonvaiheiden työkuorma sekä odotuksenvastaiset olosuhteet saattavat joissain tilanteissa muodostaa onnettomuuteen johtavan yhtälön. (Airbus 2019, 22.)

Lentoliikenteen turvallisuuden suurimpana haasteena jo viimeisen 20 vuoden ajan on ollut kiitotieturvallisuus. Kiitotieongelmat ovat liittyneet lähes puoliin kaikista raportoiduista ilmailuonnettomuuksista. ICAO yhdessä Kiitotieturvallisuus-projektin yhteistyökumppanien kanssa työskentelee vähentääkseen vastaavia onnettomuuksia. Viime vuosina kiitotieonnettomuudet ovat vähentyneet sekä aiheuttaneet vain pienen määrään kuolonuhreja. (ICAO 2019, 46.)

Vuosien 2008–2017 aikana kuolemaan johtaneita suihkukoneonnettomuuksia tapahtui yhteensä 55, joissa kuoli 2386 ihmistä (Boeing 2017, 22). Suihkukoneella tarkoitetaan lentokonetta, joka toimii suihkumoottorilla. (Kielitoimiston sanakirja) Suurin syy kyseisille onnettomuuksille oli kontrollin menettäminen ohjaamossa. Toiseksi suurimpana syynä oli

maastoon kohdistettu laskeutuminen. Kolmanneksi suurin syy kyseisiin onnettomuuksiin oli kiitotieltä ulosajo. Kuoleman tapauksista lähes puolet (47 %) johtui kontrollin menettämisestä ohjaamossa, hieman yli neljännes (27 %) maastoon kohdistuneesta laskeutumisesta ja lähes kymmenes (9 %) kiitotien ulosajosta. (Boeing 2017, 22.) Lentoturvallisuus etenee hyvään suuntaan, mutta ei tarpeeksi nopeasti, mitä tulee kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien syihin. Tällä tarkoitetaan kontrollin menettämistä ohjaamossa ja maastoon laskeutumista. Vuonna 2018 nämä kategoriat ovat aiheuttaneet yli 80 % kuolemaan johtavista lento-onnettomuuksista. Vaikka näiden kategorioiden osuus vuoden 2018 kaikista lento-onnettomuuksista oli vain 10 %. (IATA 2018, 1.)

Vertaillessa kahtakymmentä Yhdysvalloissa tapahtuneen lento-onnettomuuden istumapaikkakarttoja vuosilta 1971–2007 kävi ilmi, että istumapaikoissa on selviytymisen kannalta eroja. Koneen takaosa osoittautui etu- ja keskiosaa turvallisemmaksi. Yhdessätoista onnettomuudessa kahdestakymmenestä takaosan matkustajat selvisivät onnettomuudesta huomattavasti paremmin kuin muissa koneen osissa istuneet. (Noland 2007.) Myös toisessa tutkimuksessa, jossa vertailtiin 35 vuoden ajalta 17 lento-onnettomuuden istumapaikkakarttoja, turvallisimmaksi istumapaikaksi osoittautuivat keskimmäiset paikat lähellä koneen takaosaa. Tämän vertailun mukaan turvallisinta oli koneen takaosassa, sitten koneen etuosassa ja vasta tämän jälkeen koneen keskiosassa. Vähiten turvallisia olivat koneen keskiosan käytäväpaikat (Barone 2015.) Yhdysvalloissa tapahtuneiden lento-onnettomuuksien istumapaikkojen vertailussa sen sijaan koneen keskiosaa pidettiin etuosaa turvallisempana. Etuosan selviytymisprosentiksi laskettiin 49 %, keskiosan etuosalla ja keskiosan takaosalla oli sama lukema, joka oli 56 %. Takaosan selviytymisprosentiksi tuli 69 %, joka on huomattavasti etuosan prosenttia korkeampi. (Noland 2007.) Vuonna 2008 Greenwichin yliopiston tutkimuksessa on todettu, että uloskäyntien läheisyydessä istuvilla on todennäköisempää päästä koneesta hengissä ulos. Kuitenkin lento-onnettomuuksissa ympäristöllä on paljon suurempi merkitys selviytymisen kannalta kuin istumapaikalla. Tämän takia monet lentoturvallisuuden ammattilaiset ovat sitä mieltä, ettei yksi paikka ole turvallisempi kuin toinen. (Barone 2015.)

Lento-onnettomuuksien tutkiminen ja syiden selvittäminen on johtanut lentoturvallisuuden paranemiseen. Vaaratilanteet raportoidaan, eikä ongelmia peitellä. Syiden selvittyä tehdään mahdollisia suosituksia, joilla vaikutetaan koulutukseen, tekniikkaan, ohjeistukseen sekä käytäntöihin. Lento-onnettomuuksista jokainen, huonontaa kaikkien lentoyhtiöiden taloutta. Tämä johtuu siitä, että lento-onnettomuudet vähentävät lentomatkustamista. Tämän vuoksi ilmailuviranomaisten ohella lentoyhtiöiden on ollut kannattavaa osallistua lentoturvallisuutta parantavaan toimintaan. (Myllymäki 2019, 9–10.)

4 Kyselytutkimus lentopelosta

Tässä luvussa tarkastellaan valittua tutkimus- sekä tiedonkeruumenetelmää ja perustellaan, miksi näihin menetelmiin on päädytty. Luvussa raportoidaan kyselyn luomisesta ja toteuttamisesta. Tämän lisäksi perustellaan, miksi kyselyssä esitetään, siihen valikoituneet kysymykset, miten kysymykset on muotoiltu sekä miten vastausvaihtoehdot on aseteltu. Tarkoituksena on raportoida tutkimuksen mittarin luomisesta sekä perustella sen luomiseen liittyviä valintoja.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoihin sekä millaista lentopelkoa kyselyyn vastaajat kokevat. Kyselyn kohderyhmänä ovat lentopelkoiset ihmiset. Tutkimuksen tarkoituksena on koota yhteen tietoa tutkimuksen teoreettisen sekä empiirisen osan pohjalta lentopelosta sekä sen vaikutuksesta matkustusvalintoihin. Suomessa ei ole aikaisemmin toteutettu vastaavanlaista lentopelkoisten ihmisten matkustusvalintoja tutkivaa tutkimusta. Lentopelosta ei myöskään löytynyt julkisia, suomenkielisiä, ajan tasalla olevia tutkimuksia. Näin ollen tutkimuksen tuloksille on tarvetta. Ne ovat suunnattu hyödyttämään koko matkailualaa.

Pääongelma: Millä tavoin lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusvalintoihin?

1. Alaongelma: Miten lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusmuodon valintaan?
2. Alaongelma: Mitä asioita lentopelkoinen ihminen huomioi lentomatkustusvalinnoissaan?
3. Alaongelma: Millaista lentopelkoa kyselyn vastaajat kokevat?

4.1 Tutkimusmenetelmän valinta

Kvantitatiivista tutkimuksesta käytetään myös nimiä määrällinen tai tilastollinen tutkimus. Se mittaa lukumääriin ja prosenttiosuuksiin liittyviä kysymyksiä, sekä usein eri asioiden välisiä riippuvuuksia tai ilmiössä tapahtuvia muutoksia. Edellytyksenä määrälliselle tutkimukselle on riittävän suuri ja edustava otanta. Sen avulla saadaan selvitettyä olemassa oleva tilanne. Usein se ei kuitenkaan selitä asioiden syitä. (Heikkilä 2014, 15.) Määrällisessä tutkimuksessa pyritään vastaamaan kysymyksiin kuten ”missä?”, ”mikä?”,

”kuinka paljon?”, ”kuinka usein?” ja siihen ”mikä on asioiden välinen riippuvuussuhde?” (Nummenmaa ym. 2014, 16).

Määrällisessä tutkimuksessa voidaan hyödyntää muiden keräämää tietoa tai vaihtoehtoisesti kerätä tietoa itse (Heikkilä 2014, 17). Tutkimusaineistoa voidaan kerätä systemaattisella havainnoinnilla, kyselylomakkeella tai hyödyntämällä jo valmiiden rekisterien ja tilastojen tietoja (Vilkka 2015, 94). Tämän lisäksi tietoa voidaan kerätä erilaisilla haastatteluilla. Jos aineistoa kerätään itse, on päätettävä tutkimuksen tiedonkeruumenetelmä sekä kohderyhmä tutkimusongelman perusteella. Sopivan tiedonkeruumenetelmän valintaan vaikuttavat myös tutkittavan asian luonne, tutkimuksen tavoite, aikataulu sekä budjetti. Aineistoa kerätään usein tutkimuslomaketta käyttäen, ja tuloksia havainnollistetaan sekä kuvioin että taulukoin. Tuloksia yleistetään usein laajempaan joukkoon hyödyntäen tilastollista päättelyä. (Heikkilä 2014, 15, 17.)

Opinnäytetyö päätettiin toteuttaa kvantitatiivisena tutkimuksena, sillä tutkimuksella halutaan kartoittaa olemassa olevaa tilannetta. Kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä voidaan mitata asioiden riippuvuuksia eli tässä tilanteessa lentopelon vaikutusta matkustusvalintoihin. Tarkoituksena on mitata, kuinka paljon lentopelko vaikuttaa erilaisiin matkustusvalintoihin, saada numeerista tietoa ilmiöstä, vertailla saatuja tuloksia aikaisempiin tutkimustuloksiin sekä tehdä johtopäätöksiä saaduista tuloksista. Tässä tutkimuksessa tieto halutaan kerätä itse. Tiedonkeruumenetelmänä käytetään kyselytutkimusta, sillä se on tiedonkeruumenetelmistä soveltuvin mittaamaan tiettyä ilmiötä.

4.2 Lentopelkotutkimuksen kysymysvalinnat

Kvantitatiivisen tutkimuksen tärkeimpänä vaiheena pidetään mittarin eli kyselylomakkeen suunnittelua. Kyselyssä ei kysytä kysymyksiä sen perusteella, mitä olisi kiva tietää vaan valinnan pitää perustua tutkimuksen tavoitteisiin ja viitekehykseen. (Vilkka 2015, 101, 105.) Tutkijan tulee tietää, mihin kysymyksiin hän on etsimässä vastauksia. Välttämättömiä edellytyksiä kyselylomakkeen teolle ovat kirjallisuuteen tutustuminen, tutkimusongelman täsmentäminen, tutkimusasetelman valinta ja käsitteiden määritteleminen. Kyselylomakkeen tekijän tulisi pohtia, mitä tietojenkäsittelyohjelmaa aiotaan hyödyntää, miten aineistoa käsitellään ja millä tavalla tulokset tullaan raportoimaan. (Heikkilä 2014, 45.)

Perinteinen kysely ja verkkokysely eivät merkittävästi eroa toisistaan. Perinteisessä kyselyssä ei ole kovin paljon joustomahdollisuuksia verrattuna verkkokyselyyn.

Verkkokyselyssä vastaajia voidaan ohjata heidän vastaustensa pohjalta erilaisin keinoin, esimerkiksi käyttämällä hyppyjä ja haaroituksia. (Kananen 2014, 164.) Verkkokyselyn etuna on, että sen vastaukset tallentuvat suoraan tietokantaan, jonka ansiosta aineistoa voidaan käsitellä tilasto-ohjelmalla heti aineiston keruun loppumisen jälkeen (Heikkilä 2014, 66). Verkkokyselyissä on omat rajoitteensa. Postikyselyssä vastausprosentti voi olla jopa 30 %, kun taas verkkokyselyssä se on lähempänä 10 %. (Kananen 2014, 164, 185.)

Tässä tutkimuksessa päätettiin käyttää tiedonkeruumenetelmänä verkkokyselyä, sillä lentopelkoisia halutaan lähteä tavoittamaan Facebookin lentopelkoaiheisista vertaistukiryhmistä sekä lentopelkokursseja järjestävän yrityksen sähköpostituslistan kautta. Verkkokyselyllä pystytään tavoittamaan paljon ihmisiä saman aikaisesti laajalta alueelta. Perinteinen kysely olisi vaatinut, että tiedossa olisi iso ryhmä lentopelkoisia ihmisiä sekä heidän yhteystietonsa, jotta kysely voitaisiin lähettää tälle ryhmälle. Tällaista mahdollisuutta ei ollut, joten verkkokysely osoittautui parhaimmaksi vaihtoehdoksi. Verkkokyselyssä vastaukset tallentuvat suoraan tietokantaan, joten tulosten käsittely on verkkokyselyä käytettäessä huomattavasti vaivattomampaa. Verkkokysely toteutetaan Webropol-ohjelmalla.

Verkkokyselyissä selkeys on tärkeää. Esitetyn tekstin tulisi olla lyhyttä, ytimekästä ja yksinkertaista. Verkkokyselyn kysymykset rakennetaan tuottamaan tarvittavan tiedon tutkimusongelmaan ja tutkimuskysymyksiin pohjautuen. Määrällinen tutkimus rakentuu tutkittavaan ilmiöön pohjautuvista teorioista ja ilmiö tunnetaan. Tämä mahdollistaa yksityiskohtaisten kysymysten luomisen teoriatietoa hyödyntäen. Kysymysten sekä vastausvaihtoehtojen tulee olla oikein muotoiltuja. (Kananen 2014, 133, 163–165.) Hyvien kysymysten ominaispiirteisiin kuuluu, että kysymys on tarpeellinen, siinä kysytään vain yhtä asiaa, se on kohteliaasti esitetty sekä yksiselitteinen ja sen kieliasu on moitteeton. Kysymysten ei tulisi olla liian pitkiä, johdattelevia eikä niiden tulisi sisältää erikoissanastoa. (Heikkilä 2014, 54–55.)

Verkkotutkimuksen virheet voidaan jakaa neljään luokkaan, joita ovat mittarivirheet, kohderyhmävirheet, otantavirheet sekä kato. Mittarivirheet syntyvät kysymyksiä laadittaessa. Mittarivirheitä voi syntyä, jos kysymykset eivät tavoita ilmiötä eli mittari on laadittu väärin, kysymysteksti ei ole yksiselitteinen tai jos kysymykset on esitetty vastaajaa ohjailevasti. Mittarivirheet saattavat johtua myös vastaajista. Vastaajien kohdalla kiire, ymmärrys ja asennoituminen saattavat aiheuttaa mittarivirheitä. Kohderyhmävirheessä kysely osoitetaan henkilöille, jota ilmiö ei kosketa, eikä näin ollen kohderyhmää tavoiteta. Kohderyhmän ulkopuoliset henkilöt saattavat vastata kyselyyn, jolloin

tutkimustulokset ovat harhaisia. Otantavirheessä havaintoyksiköt on valittu väärin, vaikka kohderyhmä olisi oikea. (Kananen 2014, 183–184.) Kyselyn kohdentamisessa kohderyhmälle on ratkaistava, miten tutkittavalle saadaan jaettua tieto kyselystä, miten estetään kohderyhmään kuulumattomien vastaaminen sekä miten estää saman henkilön vastaaminen useasti. (Heikkilä 2014, 17.) Kato on verkkokyselyiden suurin ongelma. Vastaajia voi olla hankala saada vastaamaan, he saattavat jättää kyselyn teon kesken tai heitä ei tavoiteta. Suuri vastaajamäärä ei takaa luotettavaa tietoa, jos kohderyhmä on väärä tai jos kysely ei ole validi. Suurimpana ongelmana verkkokyselyissä on niiden vastausprosentin alhaisuus, joka toisinaan voi jäädä vain 1 %. Vastausprosentti voi kohota jopa 30 %, jos verkkokysely on osattu kohdentaa tarpeeksi hyvin. Tutkimuskutsun jälkeen voidaan lähettää muistutusviesti, jolla kehotetaan vastaamaan kyselyyn. Tämän avulla vastausprosenttia voidaan kasvattaa muutamalla yksiköllä. (Kananen 2014, 167, 185.)

Kysymystyypin valinnalla voidaan määrittää halutun tiedon tarkkuus. (Kananen 2014, 165) Kyselylomakkeessa voidaan käyttää muun muassa strukturoituja, avoimia sekä sekamuotoisia kysymyksiä. Suljettuja eli strukturoituja kysymyksiä ovat kysymykset, joissa annetaan valmiit vastausvaihtoehdot. Näissä kysymyksissä vastausvaihtoehtojen määrän ei tulisi olla liian suuri. Tämän lisäksi vastausvaihtoehtojen tulisi olla toisensa poissulkevia. Vastaajan on helppo ja nopea vastata näihin kysymyksiin. Tutkijalle strukturoitujen kysymysten tilastollinen käsittely on helppoa. Tämän kysymystyypin huonoja puolia ovat harkitsematta annetut vastaukset, ”en osaa sanoa” -vastausvaihtoehtoon turvautuminen sekä jonkin vastausvaihtoehdon puuttuminen. Avoimilla kysymyksillä pyritään saamaan vastaajilta spontaaneja vastauksia. Avoimien kysymyksien huonoja puolia ovat niiden työläs käsittely sekä vastausten luokittelun haastavuus. Tällaiset kysymykset saattavat houkutella vastaajaa vastaamatta jättämiseen. Sekamuotoisissa kysymyksissä on annettujen vastausvaihtoehtojen lisäksi vähintään yksi avoin vastausvaihtoehto. Tätä kysymystyyppiä voidaan hyödyntää silloin, kun kaikkia vastausvaihtoehtoja ei tunneta tai ei olla varmoja onko kaikki mahdolliset vastausvaihtoehdot keksitty. (Heikkilä 2014, 47–50)

Tässä kyselyssä on 26 kysymystä, jotka keskittyvät kolmeen eri osa-alueeseen taustatietojen lisäksi. Näitä osa-alueita ovat lentopelon luonne, lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan sekä lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin. Kysymykset ovat jaettu numerojärjestyksessä näihin osa-alueisiin. Kyselyssä on hyödynnetty erilaisia kysymystyyppejä kuten strukturoituja, avoimia ja sekamuotoisia kysymyksiä. Erilaisia kysymystyyppejä hyödyntämällä on pyritty saamaan oikeanlaista ja helposti käsiteltävää tietoa. Kysymykset sekä vastausvaihtoehdot ovat suunniteltu

tutkimuksen tavoitteeseen perustuen.

4.2.1 Taustatiedot

Kysymyksillä 1–6 pyritään selvittämään vastaajien taustatietoja. Heikkilän (2014, 46) mukaan kyselylomakkeessa on selvitettävä taustatekijät eli selittävät muuttujat, joilla on mahdollisesti vaikutus tutkittaviin asioihin eli selitettäviin muuttujiin. Taustatietoja, joita selvitetään, ovat sukupuoli, ikä, kansalaisuus, lentokokemus, lentämisen määrä sekä lentopelon määrä. Taustatietojen avulla saadaan kartoitettua vastaajan taustoja sekä arvokasta tietoa vastaajasta, jota voidaan hyödyntää analysointivaiheessa. Kaikki tämän osion kysymykset ovat strukturoituja kysymyksiä paitsi kysymys numero 3, jossa kysytään vastaajan kansalaisuutta. Tämä kysymys toteutetaan avoimena kysymyksenä. Kyselyä jaetaan kansainvälisissä Facebook-ryhmissä, joten vastaajien kansalaisuuksia ei voida täysin ennakoida. Näin ollen avoin vastauskenttä osoittautui paremmaksi vaihtoehdoksi kuin kaikkien kansalaisuuksien luetteloiminen.

Kysymyksessä 6 kysytään, kuinka paljon vastaaja pelkää lentämistä. Vastausvaihtoehtoina ovat ”Paljon”, ”Jonkin verran”, ”Hieman” sekä ”En ollenkaan”. Tämän kysymyksen tavoitteena on mitata vastaajien lentopelon voimakkuutta sekä karsia pois sellaiset vastaajat, jotka eivät pelkää lentämistä. Jos vastaaja valitsee ”En ollenkaan” -vaihtoehdon, loppuu kysely hänen kohdaltaan. Kyselystä pystytään erottelemaan vastaajat, jotka ovat vastanneet, etteivät pelkää lentämistä. Heidän vastauksensa erotellaan muista vastauksista, jotta ne eivät vaikuttaisi virheellisesti tutkimustulokseen.

4.2.2 Lentopelon luonne

Kysymyksillä 7–12 pyritään selvittämään vastaajien lentopelon luonnetta. Tällä osiolla kartoitetaan vastaajien lentopelon taustoja, jotta tutkimustuloksista voidaan koota suomalaista, ajan tasalla olevaa tutkimustietoa. Tämän osion tuloksia on mahdollista vertailla muiden tutkimusten tuloksiin sekä kirjalähteisiin. Tämän osion tulosten avulla voidaan mahdollisesti selittää lentopelkoisten ihmisten matkustusvalintoja.

Kysymyksessä 7 kysytään, mitä vastaajat pelkäävät lentämisessä. Kysymyksen tavoitteena on selvittää, mitä tekijöitä vastaajat pelkäävät lentämisessä eniten. Kysymys on toteutettu sekamuotoisena kysymyksenä. Vastaajan on tässä kysymyksessä mahdollisuus valita useampi vaihtoehto, sillä lentopelkoinen pelkää usein useampaa asiaa lentämisessä. Vastausvaihtoehdot ovat johdettu luvussa 2.5 käytetystä italialaisesta tutkimuksesta. Kysymyksestä ja vastausvaihtoehdoista tehtiin samankaltaiset, jotta vastausten analysointi vaiheessa näiden tutkimusten tuloksia voitaisiin vertailla

keskenään. Viimeiseksi vastausvaihtoehdoksi on asetettu ”Jotain muuta, mitä?”, jotta vastaaja voi avoimeen kenttään vastata, jos hän pelkää jotain muuta kuin valmiiksi asetettuja vaihtoehtoja. Tämän avulla varmistetaan, että tieto kaikista lentopelkoa aiheuttavista tekijöistä saadaan koottua talteen.

Kysymyksessä 8 kysytään, mitä lennon vaiheista vastaajat pelkäävät eniten. Kysymys on toteutettu strukturoituna kysymyksenä. Vastaajien on mahdollista valita useampi vaihtoehto, sillä he saattavat pelätä useampia lennon vaiheita. Kysymys numero 8 on otettu osaksi kyselyä, jotta saadaan tietoa, mitä vaiheita lentopelkoiset pelkäävät eniten. Vastausvaihtoehtoihin ei ole lueteltuna kaikkia mahdollisia lennon vaiheita, sillä tavallisella matkustajalla ei ole todennäköisesti tarpeeksi tietoutta tunnistaa ja erotella näitä vaiheita toisistaan. Tämän vuoksi lennon vaiheet on jaettu viiteen vastausvaihtoehtoon, jotka vastaajien on helppo tunnistaa. Näin voidaan varmistua, että vastaajat ymmärtävät kaikki vastausvaihtoehdot ja vastaukset ovat tältä osin luotettavia.

Kysymys 9 on yhteydessä kysymykseen 8. Siinä pyydetään vastaajaa kertomaan, miksi hänen aikaisemmin vastaamansa vaiheet pelottavat. Kysymys numero 9 on toteutettu avoimena kysymyksenä. Tämän kysymyksen avulla päästään syvemmälle kysymykseen 8 saaden tietoa, miksi vastaajat kokevat tietyt vaiheet pelottaviksi.

Kyselyn kohdassa 10 esitetään väite ”Lento-onnettomuuksista uutisoiminen on lisännyt lentopelkoani”. Väitettä halutaan käyttää kyselyssä, sillä luvussa 2.4 kerrotaan, että mediassa uutisoidut lento-onnettomuudet saattavat lisätä lentopelkoa. Kysymyksessä on käytetty 5-portaista Likertin asteikkoa. Vaihtoehdoiksi on asetettu ”Täysin samaa mieltä”, ”Jokseenkin samaa mieltä”, ”Ei samaa eikä eri mieltä”, ”Jokseenkin eri mieltä”, ”Täysin eri mieltä”. Kyseistä asteikkoa käytetään tässä väitteessä, sillä se on selkeä vastaajalle, sillä saadaan vastaus esitettyyn kysymykseen, vastaajalle annetaan mahdollisuus olla ei samaa eikä eri mieltä sekä vastausten käsittely on tutkimuksen tekijälle helppoa.

Kyselyn kohdassa 11 kysytään, mikä on aiheuttanut vastaajien lentopelon. Kysymys on toteutettu sekamuotoisena kysymyksenä. Vastaaja voi valita useamman vastausvaihtoehdon, sillä vastaajalla saattaa olla useita syitä lentopelkoon. Vastausvaihtoehdot on pohjustettu luvussa 2.5 kerrotuista lentopelon yleisimmistä aiheuttajista. Vastaajalla on annettu mahdollisuus valita vaihtoehto ”En osaa sanoa”, sillä vastaaja ei välttämättä tiedä, mikä hänen lentopelkonsa on aiheuttanut. Vastaajalle on myös asetettu vaihtoehdoksi ”Jotain muuta, mitä?”, jotta saadaan kerättyä tietoa kaikista mahdollisista lentopelon aiheuttajista. Kysymys otettiin kyselyyn siitä syystä, että tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä on mainittu tekijöitä, jotka voivat aiheuttaa

lentopelkoa. Niistä ei kuitenkaan ilmene, mitkä tekijät ovat yleisimpiä. Kysymyksen tavoitteena selvittää, mitkä ovat yleisimmät lentopelon aiheuttajat.

Kysymyksessä 12 kysytään, kuinka kauan vastaaja on kärsinyt lentopelosta. Luvussa 2.2 kerrotaan fobioiden olevan yleensä pitkäkestoisia. Tällä kysymyksellä kartoitetaan lentopelon kestoa ja saadaan kuvaa siitä, onko kyseinen pelko pitkäkestoinen kuten fobiat yleensä ovat. Kysymys on toteutettu strukturoituna kysymyksenä ja vastaaja voi valita sopivan vaihtoehdon kuudesta eri vaihtoehdosta.

4.2.3 Lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan

Kysymyksillä 13–15 pyritään selvittämään, miten lentopelko vaikuttaa halukkuuteen valita toinen matkustusmuoto lentämisen sijaan. Tätä halukkuutta selvitetään myös ajan- sekä rahankäytön näkökulmista. Väitteet ovat ”Jos mahdollista, valitsen lentopelkoni vuoksi mieluummin toisen matkustusmuodon (esimerkiksi junan tai laivan)”, ”Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka matkaan kuluisi enemmän aikaa” ja ”Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka ne olisivat kalliimpia”. Kaikki tämän kyselyn osion kohdat on esitetty väitteinä. Asteikkona käytetään Likertin 5-portaista asteikkoa. Näiden kolmen väitteen avulla pyritään selvittämään, suosivatko lentopelkoiset pelkonsa vuoksi muita matkustusmuotoja sekä heidän valmiuttaan käyttää toisiin matkustusmuotoihin enemmän aikaa tai rahaa, välttyäkseen lentämiseltä.

4.2.4 Lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin

Kysymyksillä 16–26 pyritään selvittämään, millainen vaikutus lentopelolla on lentomatkustusvalintoihin. Kysymyksessä numero 16 kysytään ”Lentopelkosi huomioon ottaen, kuinka pitkiä lentoja pystyt maksimissaan lentämään?”. Kysymys on toteutettu strukturoituna kysymyksenä. Kysymys on valittu osaksi kyselyä, sillä luvussa 2.5 kerrotaan, että lentopelkoiset pyrkivät pitämään lentonsa mahdollisimman lyhyinä ja luvussa 2.3 kerrotaan, että lennon pituus saattaa vaikuttaa lentopelon voimakkuuteen. Kysymykselle tavoitteena on selvittää, onko lentopelkoisilla jokin tietty maksimi tuntimäärä, jonka he pystyvät matkustamaan lentokoneessa. Tämän kysymyksen avulla voidaan tehdä päätelmiä, vaikuttaako lentopelko matkakohteen valintaan. Jos lentopelkoinen pystyy maksimissaan matkustamaan lentokoneessa 4 tuntia, voidaan päätellä, että se estää häntä matkustamasta lomallaan kaukokohteisiin.

Kysymyksessä 17 kysytään, suosivatko vastaajat lentopelkonsa takia tiettyjä yhtiöitä. Kysymys on otettu osaksi kyselyä, sillä luvussa 2.3 kerrotaan, että lentoyhtiön valinnalla

saattaa olla vaikutus lentopelon voimakkuuteen. Vastaukseen on mahdollista vastata ”Kyllä” tai ”Ei”, jos vastaaja vastaa ”Kyllä” hänelle tulee näkyviin kysymys 18. Tässä kysymyksessä kysytään, mitä lentoyhtiötä vastaaja suosii ja miksi. Näillä kahdella kysymyksillä pyritään selvittämään mitä yhtiöitä lentopelkoiset suosivat, mitä nämä yhtiöt ovat ja mitkä ovat ne tekijät, joiden vuoksi lentopelkoiset suosivat juuri kyseisiä yhtiöitä.

Kysymyksien 19 ja 21 tavoitteena on selvittää, mitkä istumapaikat koneessa ovat mieluisimpia lentopelkoisille matkustajille ja miksi. Kysymykset esitetään strukturoituna kysymyksinä. Kysymyksessä 19 selvitetään, istuuko lentopelkoinen matkustaja lentopelkonsa vuoksi mieluiten lentokoneen etuosassa, keskiosassa vai takaosassa. Vastaaja pystyy myös valitsemaan vaihtoehdon ”Istumapaikan sijainnilla ei ole lentopelkoni kannalta merkitystä”. Jos vastaaja valitsee jonkun tietyn osan lentokoneesta, jota hän suosii eniten, hänelle esitetään kysymys 20. Tämä kysymys esitetään avoimena kysymyksenä ja siinä kysytään, minkä takia vastaaja suosii juuri tätä osaa koneessa. Kysymyksessä 21 kysytään, istuuko vastaaja lentopelkonsa vuoksi mieluiten ikkunapaikalla, keskipaikalla vai käytäväpaikalla. Jos vastaaja vastaa jonkin näistä vaihtoehdoista, hänelle esitetään kysymys 22. Tässä kysymyksessä kysytään, minkä takia vastaaja suosi kyseistä paikkaa. Lisäkysymyksillä halutaan saada tarkennusta siihen, mitkä tekijät tekevät vastaajan vastaamasta paikasta hänelle mieluisimman.

Kyselyn kohdissa 23–26 esitetään väittämiä. Vastausvaihtoehdot toteutetaan Likertin 5-portaisella asteikolla ja niissä olevat vastausvaihtoehdot ovat samoja kuin kyselyn muissa väittämissä. Väittämien tavoitteena on selvittää, millaisia lentomatkustamiseen liittyviä asioita vastaajat pitävät tärkeinä. Väittämät ovat otettu osaksi kyselyä oman ammatillisen kokemuksen pohjalta niistä asioista, jotka on havaittu lentopelkoisten matkustajien kokevan tärkeiksi. Väittämien avulla pyritään selvittämään suosivatko lentopelkoiset ihmiset suoria lentoja, kotimaista miehistöä, matkustamista lentokumppanin kanssa tai istumista lentokumppanin vieressä lennolla.

4.3 Kyselyn toteutus

Koekysely toteutettiin ennen kyselyn julkaisemista. Siihen osallistui viisi kohderyhmään kuuluvaa henkilöä, jotka muodostivat koeryhmän. Koeryhmää oli ohjeistettu ottamaan aikaa, kuinka kauan heillä menee kyselyn tekemiseen sekä heitä pyydettiin antamaan palautetta kyselyn toimivuudesta ja käyttökokemuksesta. Koeryhmän ajat vaihtelivat viiden ja kymmenen minuutin välillä. Keskimäärin kyselyn tekemiseen kului aikaa 7,5 minuuttia. Tämän tiedon perusteella saatekirjeeseen voitiin kirjoittaa muita vastaajia varten, että kyselyn tekemiseen kuluu noin 5–10 minuuttia. Koeryhmältä saadun

palautteen perusteella kyselyyn tehtiin pieniä muutoksia ennen julkaisua. Koeryhmän yleinen mielipide kyselystä oli, että se oli selkeä, helppokäyttöinen eikä sen tekemiseen kulunut liikaa aikaa.

Kyselyn kohderyhmänä olivat lentopelkoiset ihmiset. Kyselytutkimuksen kannalta kohderyhmä on haastava, sillä lentopelkoisten tavoittaminen vaatii sekä suunnittelua että aktiviisutta. Suunnitelmana oli, että kohderyhmää lähdetään tavoittamaan oman sosiaalisen median, Facebookin lentopelko foorumeiden sekä lentopelkokursseja pitävien yritysten kautta. Olin yhteydessä kolmeen suomalaiseen lentopelkokursseja järjestävään yritykseen. Näistä yrityksistä yksi oli halukas jakamaan kyselytutkimuksen sähköpostilistalleen. Kyseiselle sähköpostilistalle lähetettiin saatekirje sekä linkki kyselyyn. Facebookissa kysely jaettiin kahdelle kansainväliselle lentopelkoryhmälle, jossa toisessa oli hieman yli 5000 jäsentä ja toisessa noin 800. Kysely poistettiin ylläpitäjän toimesta ryhmästä, jossa oli 5000 jäsentä. Oman sosiaalisen median kautta jaoin kyselyä omilla Facebook-sivuillani sekä työpaikkojeni sisäisissä Facebook-ryhmissä. Olin aktiivisesti yhteydessä kavereihini, perheenjäseniini ja tuttaviini, jotka jakoivat kyselyä omissa sosiaalisissa medioissaan ja välittivät kyselyä eteenpäin tuntemilleen lentopelkoisille.

Kysely toteutettiin suomen lisäksi myös englanniksi, jotta olisi mahdollisuus tavoittaa enemmän vastaajia. Erityisesti englanninkielisellä kyselyllä haluttiin tavoittaa ihmisiä kansainvälisistä lentopelkoryhmistä. Kysely oli auki 10 päivää. Tavoitteena oli tavoittaa 100 kohderyhmään kuuluvaa vastaajaa. Tämä määrä tavoitettiin jo ensimmäisen kahden päivän aikana. Vaikka tavoitteeseen päästiin jo ensimmäisten päivien aikana, haluttiin varmistua, että kyselyyn saadaan niin paljon vastauksia kuin mahdollista. Kyselyn muistutusviesti jaettiin lentopelkoryhmiin sekä oman Facebook-tilin seinälle. Tämän lisäksi aiemmin kyselyäni jakanut lentopelkokursseja järjestävä yritys jakoi muistutusviestin sähköpostituslistalleen. Muistutusviesti lähetettiin 5 päivää ennen kyselyn sulkeutumista. Vastaajien määrä lisääntyi noin kolmellakymmenellä vastaajalla, eli noin 20 % muistutusviestin lähettämisen jälkeen. Vastauksia kohderyhmältä saatiin yhteensä 143 kappaletta.

5 Tutkimustulokset

Tässä luvussa tarkastellaan kyselylomakkeella saatuja tutkimustuloksia. Tulokset esitetään samassa järjestyksessä kuin kysymykset on esitetty kyselylomakkeessa. Tutkimustuloksia havainnollistetaan erilaisin kuvioin tulosten selkeyttämiseksi. Tämä luku on jaettu taustatietojen lisäksi tutkimusongelmien mukaan kolmeen eri kappaleeseen, joita ovat lentopelon luonne, lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan sekä lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin.

Kysely oli auki 10 päivää, jotta voitaisiin tavoittaa mahdollisimman paljon vastaajia. Tavoitteena oli saada vastaus vähintään sadalta yksittäiseltä vastaajalta, jotta tutkimuksen tulos olisi mahdollisimman luotettava. Kyselyyn oli aloitettu vastaamaan 175 kertaa. Lähetettyjä vastauksia vastaanotettiin yhteensä 157. Tämä tarkoittaa, että 89 % vastaajista, jotka aloittivat kyselyn tekemisen, tekivät sen loppuun saakka. Vastauksista neljäätoista ei voitu hyödyntää tutkimuksessa. Kyseiset vastaajat olivat vastanneet, etteivät pelkää lentämistä, eivätkä tästä syystä kuuluneet tutkimuksen kohderyhmään. Heidän vastauksensa eroteltiin kohderyhmän vastauksista, sillä ainoastaan kohderyhmän vastaukset haluttiin huomioida tutkimuksessa. Näin ollen vastauksia saatiin kohderyhmältä 143 kappaletta.

5.1 Taustatiedot

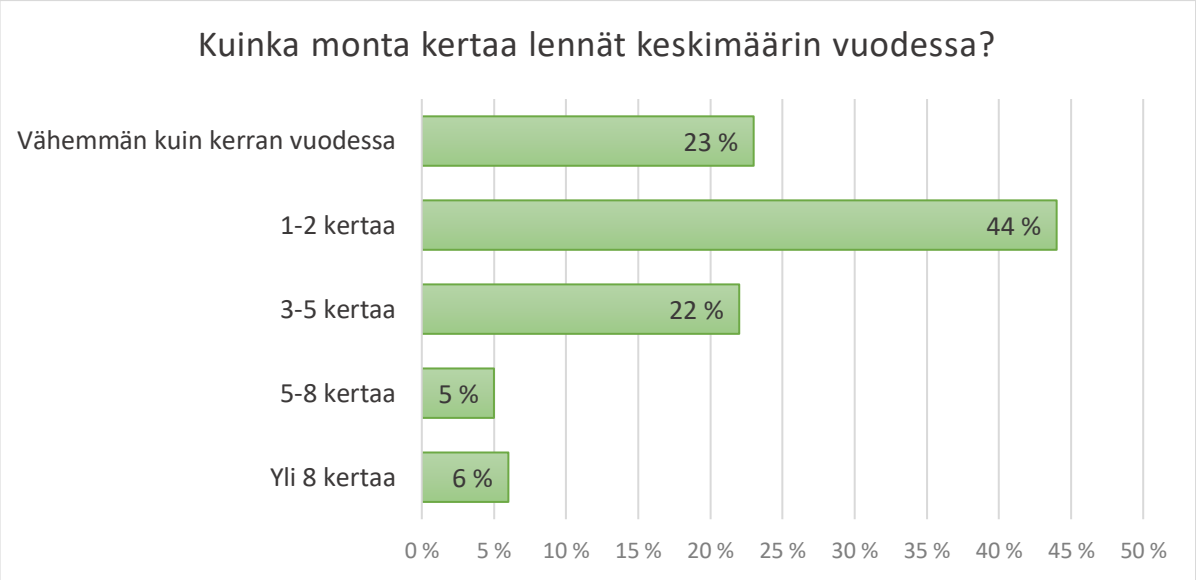
Kysymyksillä 1–6 pyrittiin selvittämään vastaajien taustatietoja. Taustatietoja haluttiin kartoittaa, jotta saadaan tarkempaa tietoa vastaajista. Kysymyksillä haluttiin selvittää vastaajien sukupuoli, ikä, kansalaisuus, matkustustiheys, aikaisempi lentokokemus sekä lentopelon voimakkuus.

Kyselyn ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin vastaajien sukupuolta. Kyselyn vastaajista huomattava osa, 83 % oli naisia ja vain 17 % miehiä. Vastaajista kukaan ei vastannut ”Jokin muu” tai ”En halua vastata” vaihtoehtoa.

Kysymyksessä 2 kysyttiin vastaajien ikää. Vastaajista noin puolet (52 %) oli 18–34-vuotiaita. Hieman yli kolmannes vastaajista (35 %) oli 35–54-vuotiaita ja 13 % vastaajista oli 55–69-vuotiaita. Kyselyyn vastasivat eniten nuoret aikuiset. Vastaajia tavoitettiin kaikista muista ikäryhmistä paitsi yli 69-vuotiaista.

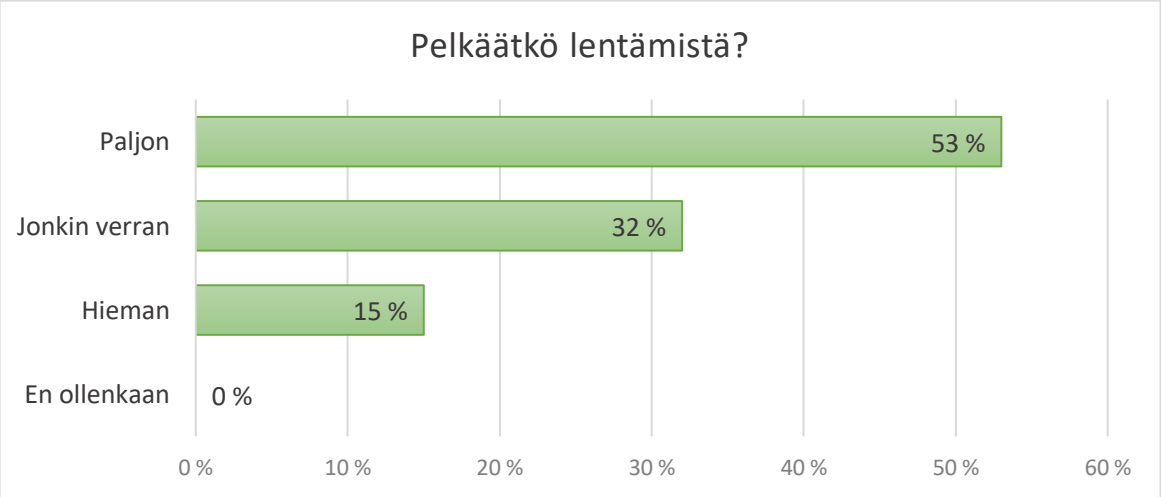
Kysymyksessä 3 kysyttiin minkä maalaisia vastaajat ovat. Vastaajia oli 17 eri maasta. Selkeästi suurin osa vastaajista (78 %) oli suomalaisia. Loput vastaajista, 22 % olivat muista maista. Vastaajat olivat kotoisin muun muassa Yhdysvalloista (4 %),

Iso-Britanniasta (4 %), Irlannista (3 %), Puolasta (2 %), Ranskasta (1 %) sekä Kanadasta (1 %).



Kuvio 6. Vuosittainen matkustusmäärä (n= 143)

Kysymyksessä 4 kysyttiin, oletko koskaan matkustanut lentokoneella. Vastaajista 99 % oli matkustanut lentokoneella aiemmin. Vain 1 % vastaajista ei ollut koskaan matkustanut lentokoneella. Jos vastaaja vastasi ”Kyllä” hänelle aukesi kysymys numero 5, jossa kysyttiin, kuinka monta kertaa vastaajat lentävät keskimäärin vuodessa. Kuviossa 6 on havainnollistettu tämän kysymyksen tulokset. Vastaajista 44 % lensi keskimäärin 1–2 kertaa vuodessa, 23 % vähemmän kuin kerran vuodessa ja 22 % 3–5 kertaa vuodessa. Vastaajista 5 % vastasi lentävänsä 5–8 kertaa vuodessa ja 6 % yli 8 kertaa vuodessa. Vaikka vastaajat pelkäävät lentämistä jopa 77 % heistä lentää vähintään 1–2 kertaa vuodessa.

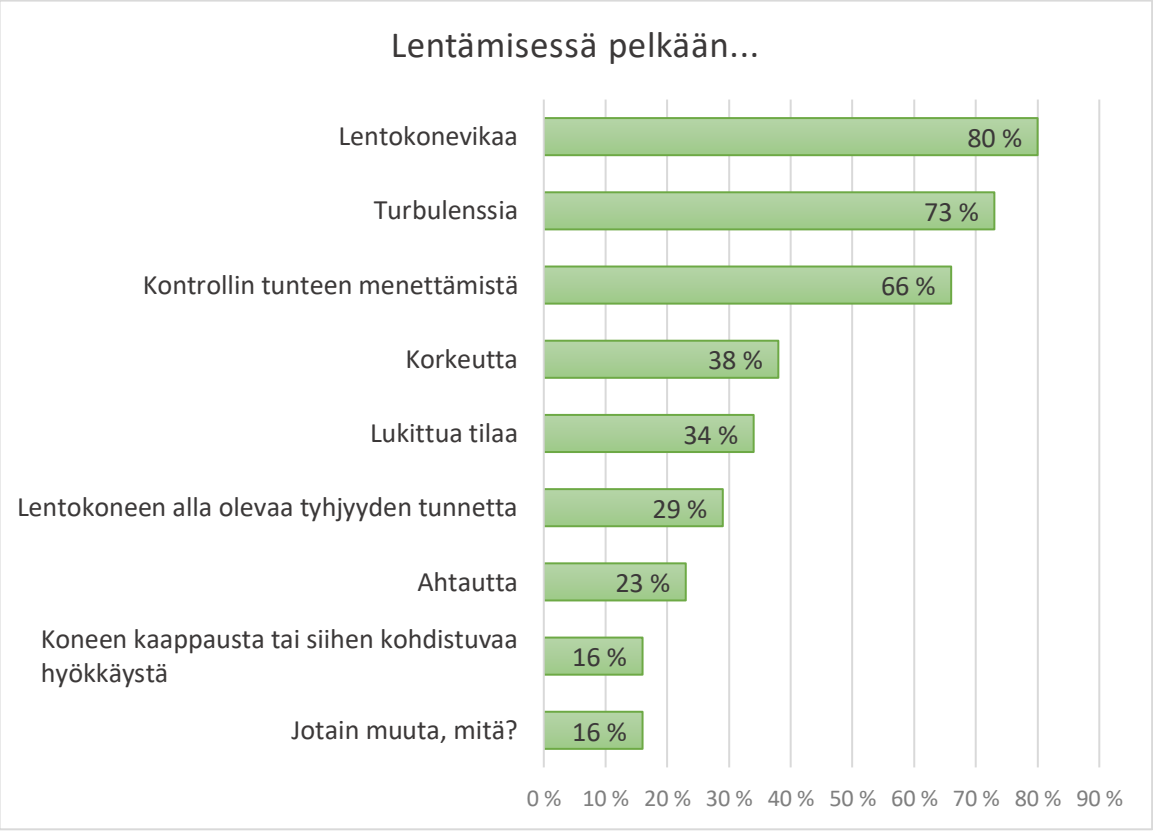


Kuvio 7. Lentopelon voimakkuus (n= 143)

Kysymyksessä 6 kysyttiin, pelkäävätkö vastaajat lentämistä. Kuviossa 7 on havainnollistettu vastaajien lentopelon voimakkuus. Vastaajista hieman yli puolet (53 %) kertoi pelkäävänsä lentämistä paljon, kolmas osa pelkäsi lentämistä jonkin verran ja 15 % pelkäsi lentämistä hieman. Tämän kysymyksen avulla voitiin karsia pois vastaajat, jotka eivät pelkää lentämistä. Tuloksissa ei ole otettu huomioon ”En ollenkaan” vastauksia, sillä kyselyn kohderyhmänä olivat ainoastaan lentopelkoiset.

5.2 Lentopelon luonne

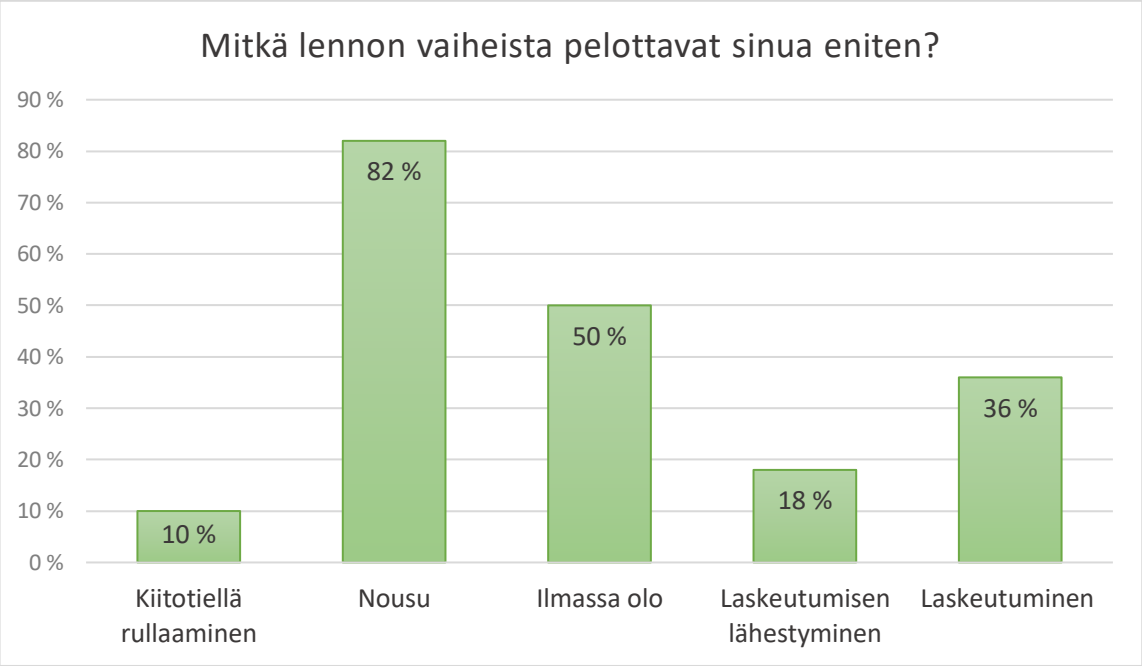
Kysymyksillä 7–12 kartoitettiin vastaajien lentopelon luonnetta. Kysymyksissä kysyttiin muun muassa lentopelon syistä, aiheuttajista, kestosta, lennon vaiheista sekä median vaikutuksesta lentopelkoon. Tällä osioilla pyrittiin saamaan vastauksia tutkimuksen kolmanteen alaongelmaan ”Millaista lentopelkoa kyselyn vastaajat kokevat**?”.**



Kuvio 8. Lentopelon syyt (n= 143)

Kysymyksessä 7 esitettiin lause ”Lentämisessä pelkään…”. Vastaajien oli halutessaan mahdollisuus valita useampi vastausvaihtoehto. Kysymyksen tulokset kuvataan kuviossa 8. Eniten vastaajat pelkäsivät lentämisessä lentokonevikaa. Tätä pelkäsi jopa 80 % vastaajista. Suurin osa vastaajista pelkäsi myös turbulenssia ja kontrollin tunteen

menettämistä. Turbulenssia pelkäsi 73 % ja kontrollin tunteen menettämistä pelkäsi kaksi kolmas osaa vastaajista eli 66 %. Korkeutta pelkäsi 38 % vastaajista. Hieman yli kolmannes vastaajista pelkäsi lukittua tilaa ja 29 % pelkäsi lentokoneen alla olevaa tyhjyyden tunnetta. Tämän lisäksi vastaajat pelkäsivät ahtautta (23 %) sekä koneen kaappausta tai siihen kohdistuvaa hyökkäystä (16 %). Vastaajista 16 % kertoi pelkäävänsä jotain muuta. Vastaajat pystyivät vastaamaan avoimeen kenttään, mitä he pelkäsivät lentämisessä valmiiden vastausvaihtojen lisäksi. Vastauksissa toistui pelko lentokoneen putoamisesta sekä kuoleman pelko.



Kuvio 9. Pelottavimmat lennon vaiheet (n= 143)

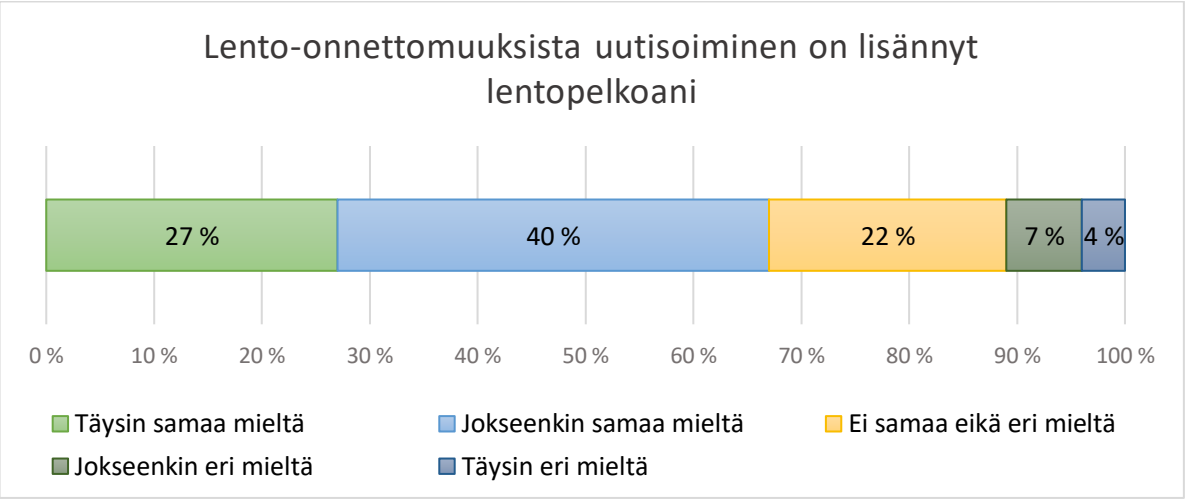
Kysymyksessä 8 kysyttiin, mitkä lennon vaiheet pelottavat vastaajaa eniten. Vastaajien oli mahdollista valita useampi vastausvaihtoehto. Kuviossa 9 on esitettynä vastaajien mielestä pelottavimmat lennon vaiheet. Selvästi pelätyin lennon vaihe oli nousu. Vastaajista jopa 82 % kertoi pelkäävänsä koneen nousua. Puolet vastaajista (50 %) pelkäsi ilmassa oloa. Vastaajista hieman yli kolmannes (36 %) pelkäsi laskeutumista. Laskeutumisen lähestyminen ja kiitotiellä rullaaminen olivat selkeästi vähiten pelätyimmät vaiheet. Laskeutumisen lähestymistä pelkäsi vajaa viidennes (18 %) vastaajista ja kiitotiellä rullaamista kymmenes vastaajista.

Kysymyksessä 9 kysyttiin ”Miksi äsken vastaamasi lennon vaiheet pelottavat sinua eniten?”. Vastaajat saivat vastata avoimeen vastauskenttään. Noususssa vastaajia pelottivat lentokoneen äänet ja heilunta, sekä lentokoneen tippuminen ja kuolema. Monilla nousua pelkäävistä oli uskomuksia siitä, että nousu olisi lennon vaarallisin vaihe. Nousu

pelotti vastaajia nopeuden ja yhtäkkisen korkeuden muutoksen vuoksi. Tämä vaihe sai vastaajat huolestumaan siitä, miten kone jaksaa nousta tai pysyä ilmassa. Joillekin vastaajista nousu oli pelottavin vaihe, sillä he tiedostivat, että lento on vasta alkamassa. Nousun aikana jotkin vastaajista kokivat kontrollin tunteen menettämistä sekä tunnetta siitä, että heillä ei ole mahdollista päästä koneesta ulos halutessaan.

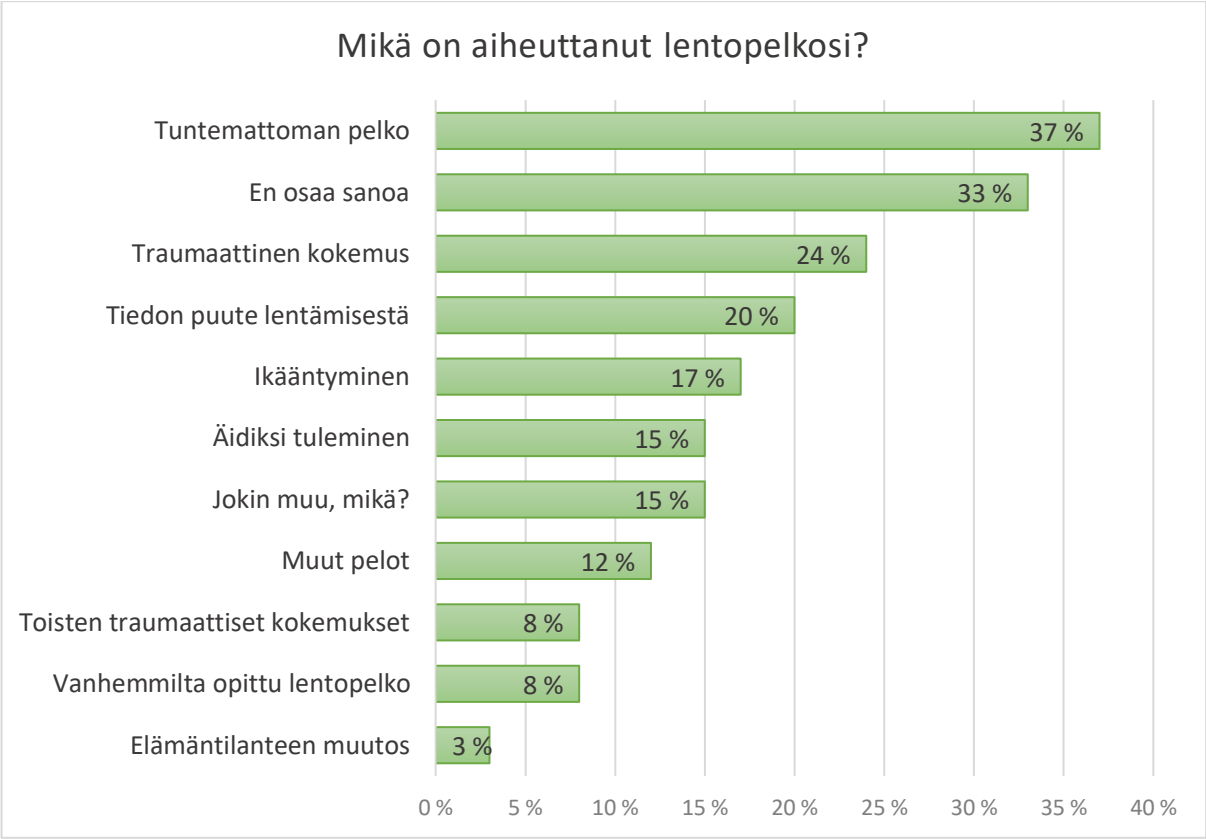
Ilmassa olossa vastaajia pelotti selkeästi eniten turbulenssi. Tämän lisäksi vastaajia pelotti, että koneeseen tulee jokin vika ja se putoaa. Myös korkealla olo ja kontrollin tunteen puute pelottivat ilmassa olon vaiheessa.

Laskeutumisessa vastaajia pelottivat koneen äänet ja heilunta, vastaajat luokittelivat laskeutumisen olevan lennon vaarallisimpia vaiheita. Vika lentokoneessa sekä koneen putoaminen pelottivat vastaajia laskun aikana. Useampi vastaaja eritteli, että heitä jännittää, kuinka lentokoneen pyörät tai itse lentokone kestää laskeutumisen.



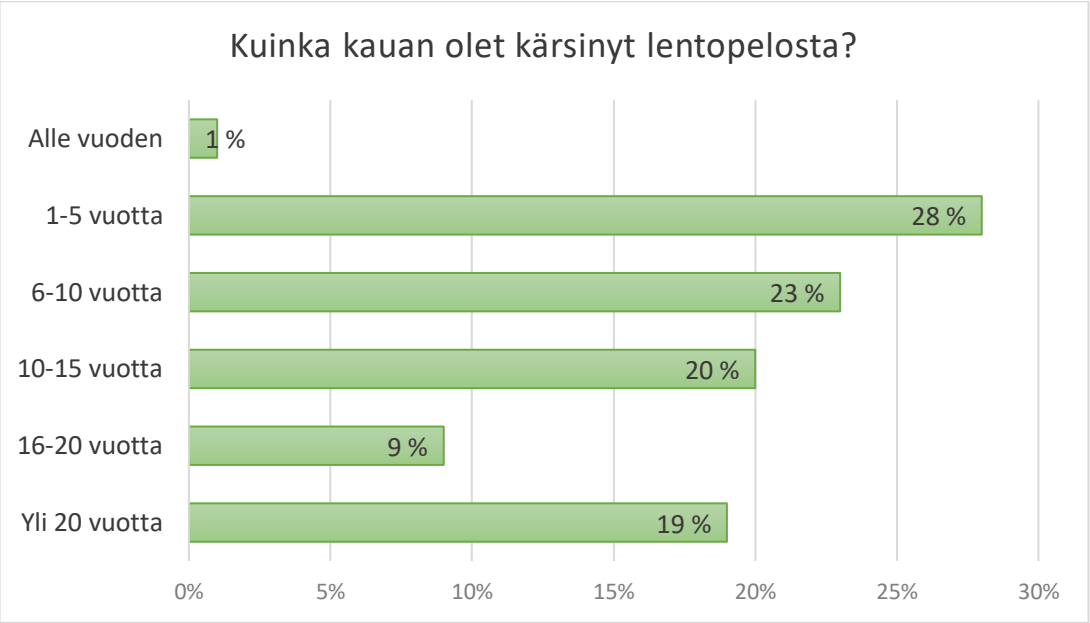
Kuvio 10. Lento-onnettomuuksista uutisoiminen on lisännyt lentopelkoa (n= 143)

Kyselyn kohdassa 10 esitettiin väittämä ”Lento-onnettomuuksista uutisoiminen on lisännyt lentopelkoani”. Tämän väittämän tulokset on esitetty kuviossa 10. Vastaajista hieman yli neljännes (27 %) oli täysin samaa mieltä. Lähes 40 % vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä. Viidennes vastaajista ei ollut samaa eikä eri mieltä. Vastaajista 7 % oli jokseenkin eri mieltä ja vain 4 % oli täysin eri mieltä. Suurin osa vastaajista, noin kaksi kolmas osaa koki lento-onnettomuuksista uutisoimisen lisänneen jollain tavoin heidän lentopelkoaan.



Kuvio 11. Lentopelon aiheuttaneet tekijät (n= 143)

Kysymyksessä 11 kysyttiin ”Mikä on aiheuttanut lentopelkosi?”. Vastaajien oli mahdollista valita useampi vastausvaihtoehto. Kuviossa 11 on havainnollistettu, mitkä tekijät ovat aiheuttaneet vastaajien lentopelon. Vastaukset olivat jakautuneet melko tasaisesti eri vaihtoehtojen kesken. Lentopelkoa vastaajien keskuudessa oli eniten aiheuttanut tuntemattoman pelko. Vastaajista 37 % oli valinnut kyseisen vastausvaihtoehdon lentopelkonsa aiheuttajaksi. Vastaajista kolmannes ei osannut sanoa, mikä heidän lentopelkonsa on aiheuttanut. Lähes neljännes vastaajista kertoi traumaattisen kokemuksen aiheuttaneen lentopelon, ja viidennes kertoi lentopelon aiheutuneen tiedon puutteesta. Ikääntyminen (17 %), äidiksi tuleminen (15 %), muut pelot (12 %), toisten traumaattiset kokemukset (8 %), vanhemmilta opitut pelot (8 %) sekä elämäntilanteen muutokset (3 %) olivat syitä lentopelon aiheutumiselle. Vastaajista 15 % oli vastannut vaihtoehdon ”Jokin muu, mikä?”. Tähän vastanneet pystyivät kirjoittamaan avoimeen tekstikenttään, mikä heidän kohdallaan oli aiheuttanut lentopelon. Vastaajien vastaukset avoimeen kenttään olivat hyvin erilaisia. Useamman kerran vastauksissa toistui kuoleman pelko, lento-onnettomuuksien uutisoiminen, turbulenssi, ahdistuneisuus tai paniikkihäiriö sekä traumaattiset kokemukset muilla elämän osa-alueilla. Jotkin avoimista vastauksista olisi voitu luokitella valmiisiin vastausvaihtoehtoihin. Esimerkiksi vastaajien vastaamat korkeanpaikankammo ja ahtaanpaikankammo olisi voitu luokitella ”Muut pelot” vastausvaihtoehtoon.



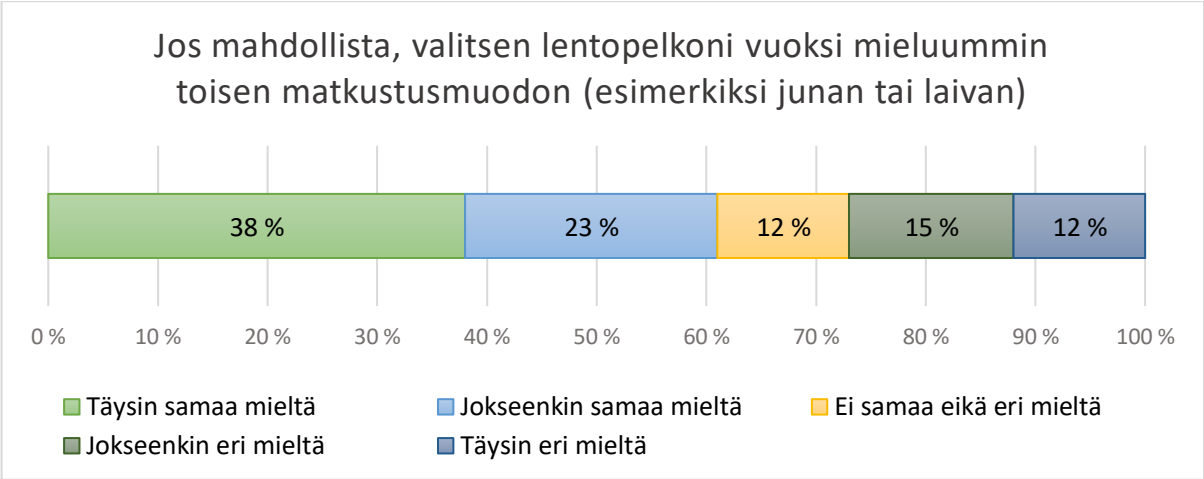
Kuvio 12. Lentopelon kesto (n= 143)

Kysymyksessä 12 kysyttiin, kuinka kauan vastaajat ovat kärsineet lentopelosta. Vastaajien oli mahdollista valita vain yksi vaihtoehto. Kysymyksen tulokset on esitetty kuviossa 12. Vastaukset jakautuivat melko tasaisesti. Vastaajista 28 % oli pelännyt lentämistä 1–5 vuotta, 23 % 6–10 vuotta, 20 % 10–15 vuotta, 19 % yli 20 vuotta ja 9 % 16–20 vuotta. Vain 1 % vastaajista oli pelännyt lentämistä alle vuoden. Suurin osa vastaajista (71 %) on pelännyt lentämistä yli 5 vuotta ja lähes puolet vastaajista (48 %) on pelännyt lentämistä 10 vuotta tai enemmän.

5.3 Lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan

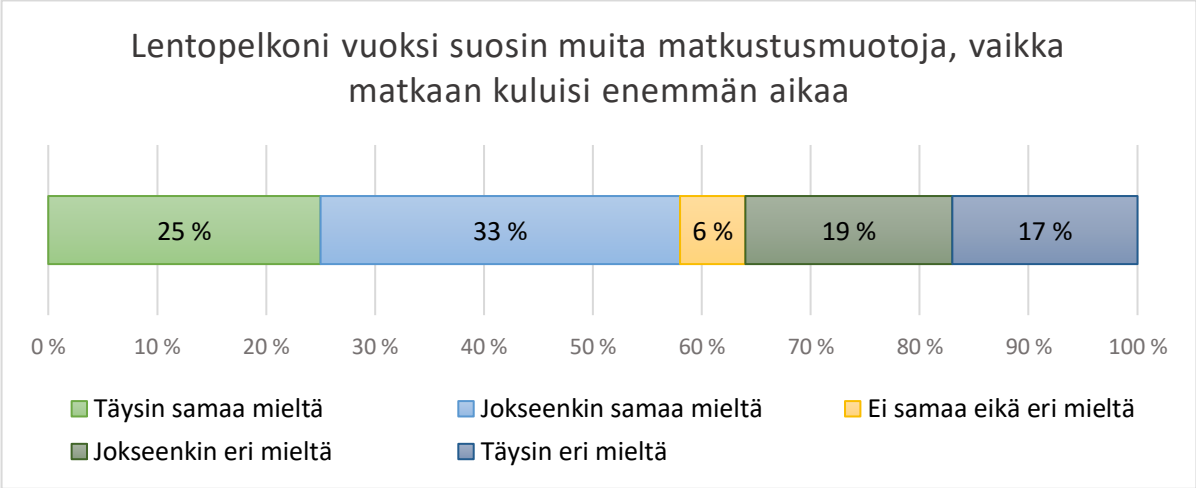
Kysymyksillä 13–15 selvitettiin lentopelon vaikutusta matkustusmuodon valintaan. Tätä selvitettiin myös ajan- ja rahankäytön näkökulmista. Näillä kysymyksillä pyrittiin saamaan vastaus tutkimuksen ensimmäiseen alaongelmaan ”Miten lentopelko vaikuttaa lentopelkoisen ihmisen matkustusmuodon valintaan?”.

Kyselyn kohdassa 13 esitettiin väittämä ”Jos mahdollista, valitsen lentopelkoni vuoksi mieluummin toisen matkustusmuodon (esimerkiksi junan tai laivan)”. Väittämän tulokset on esitetty kuviossa 13. Vastaajista 38 % oli täysin samaa mieltä, 23 % jokseenkin samaa mieltä, 12 % ei samaa eikä eri mieltä, 15 % jokseenkin eri mieltä ja 12 % täysin eri mieltä. Vastaajista 61 % oli joko täysin tai jokseenkin samaa mieltä. Suurin osa vastaajista siis pyrkii mahdollisuuksien mukaan valitsemaan lentämisen sijaan toisen matkustusmuodon.



Kuvio 13. Toisen matkustusmuodon suosiminen lentämisen sijaan (n= 143)

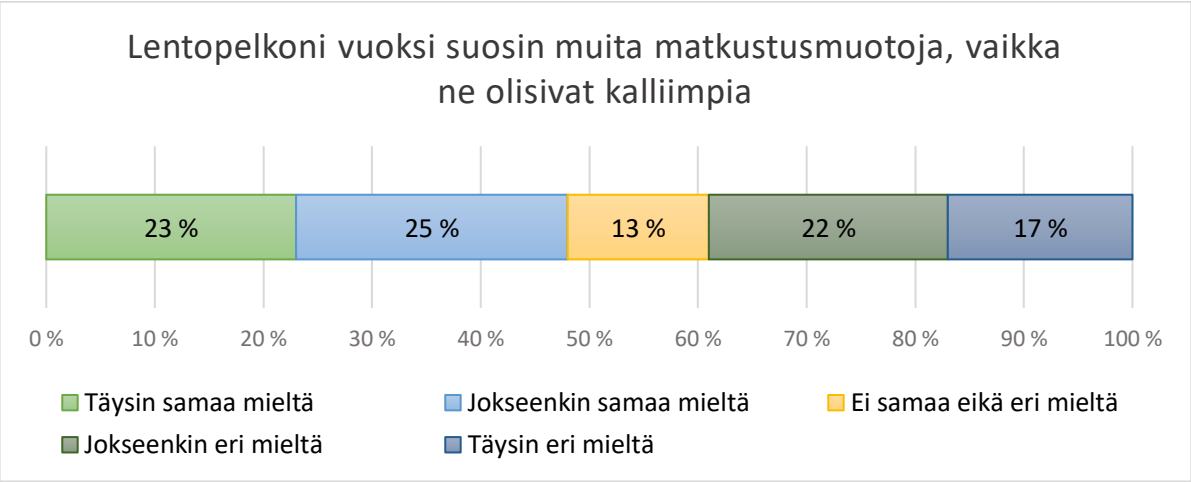
Kyselyn kohdassa 14 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka matkaan kuluisi enemmän aikaa”. Kuviossa 14 on havainnollistettu kyseisen väittämän tulokset. Neljännes vastaajista oli täysin samaa mieltä, kolmannes vastaajista jokseenkin samaa mieltä, 6 % ei samaa eikä eri mieltä, 19 % jokseenkin eri mieltä ja 17 % täysin eri mieltä. Yli puolet vastaajista (58 %) olisi valmis käyttämään muilla matkustusmuodoilla matkustamiseen enemmän aikaa, kunhan eivät joudu matkustamaan lentämällä. Vastaajista 36 % oli jossain määrin eri mieltä.



Kuvio 14. Toisen matkustusmuodon suosiminen, vaikka matkaan kuluisi enemmän aikaa (n= 143)

Kyselyn kohdassa 15 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka ne olisivat kalliimpia”. Väittämän tulokset ovat kuvattuna kuviossa 15. Vastaukset jakautuivat eri vastausvaihtojen kesken melko tasaisesti. Vastaajista 23 % oli täysin samaa mieltä, neljännes vastaajista oli jokseenkin samaa mieltä, 13 % ei ollut samaa eikä eri mieltä, 22 % vastaajista oli jokseenkin eri mieltä ja

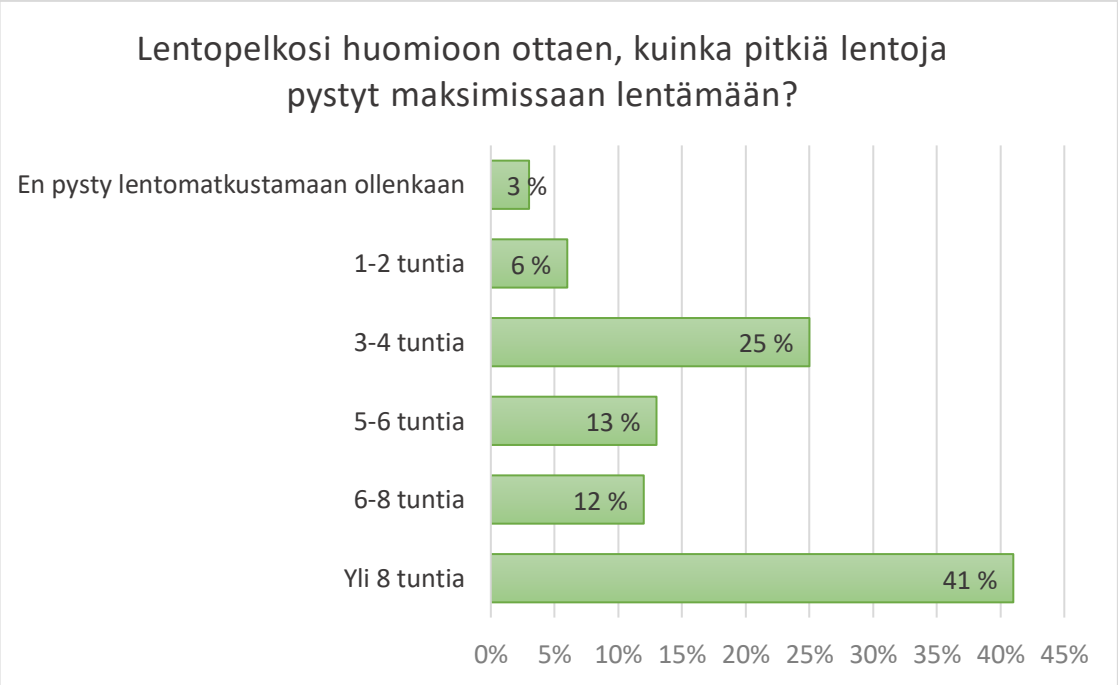
17 % vastaajista oli täysin eri mieltä. Hieman vajaa puolet (48 %) vastaajista olisi valmiita maksamaan toisella matkustusmuodolla matkustamisesta enemmän. Sen sijaan 39 % vastaajista ei suosisi toista matkustusmuotoa, jos se olisi kalliimpi.



Kuvio 15. Toisen matkustusmuodon suosiminen, vaikka se olisi kalliimpi (n= 143)

5.4 Lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin

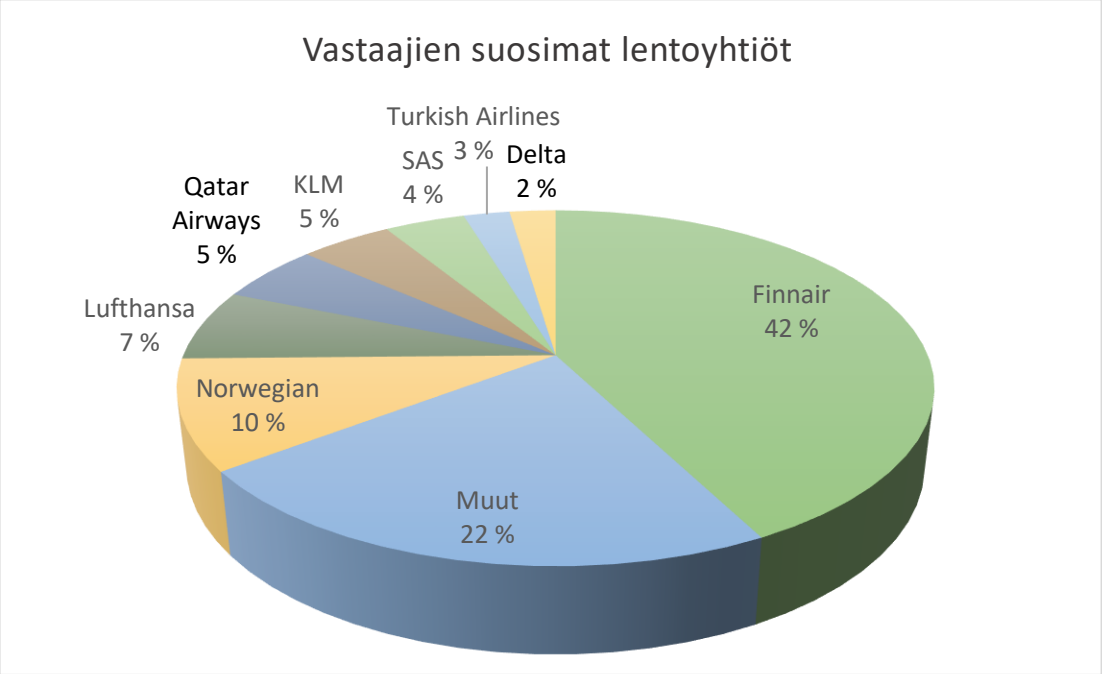
Kysymyksillä 16–26 pyrittiin selvittämään lentopelon vaikutusta lentomatkustusvalintoihin. Kysymyksissä selvitettiin muun muassa vastaajien preferenssejä lentoajan pituuden, lentoyhtiön, istumapaikan, miehistön kielitaidon sekä matkakumppanin suhteen. Osion kysymyksillä pyrittiin saamaan vastaus toiseen tutkimusongelmaan ”Mitä asioita lentopelkoinen ihminen huomioi lentomatkustusvalinnoissaan?”.



Kuvio 16. Lentoajan maksimipituus (n= 143)

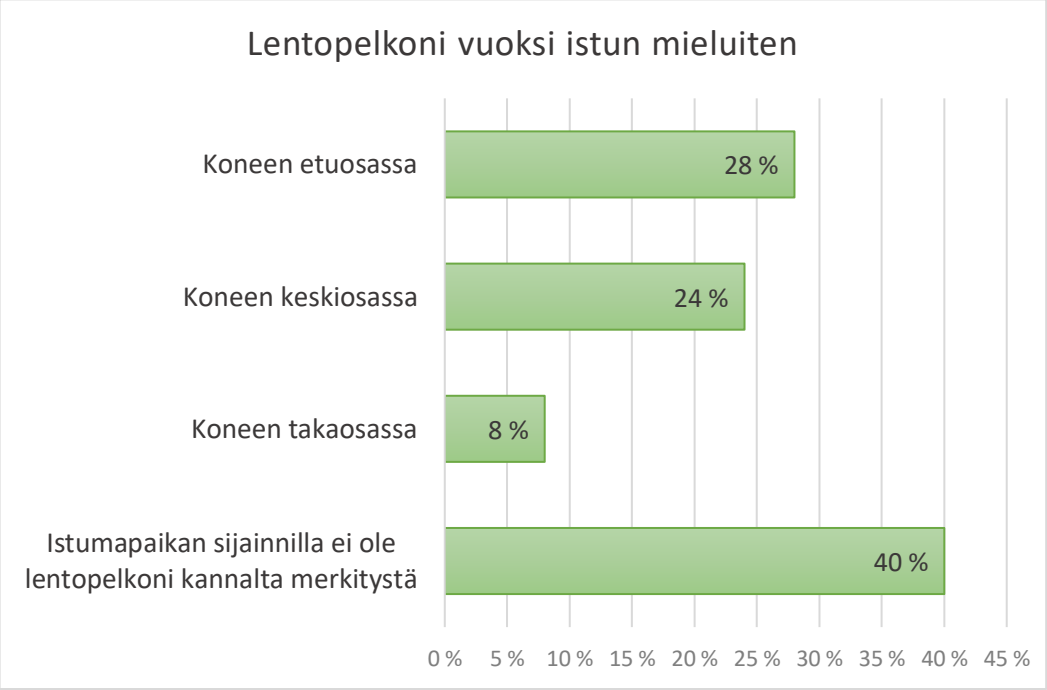
Kysymyksessä numero 16 kysyttiin, kuinka pitkiä lentoja vastaajat pystyvät maksimissaan lentämään lentopelkonsa huomioon ottaen. Kysymyksellä pyrittiin selvittämään rajoittaako lentopelko tietyn pituisten lentojen lentämistä tai joihinkin matkakohteisiin matkustamista. Vastaajat pystyivät valitsemaan vain yhden vaihtoehdoista. Kuviossa 16 on esitetty vastaajien lentoajan maksimipituus. Vastaajista 41 % pystyi lentomatkustamaan jopa yli 8 tunnin pituisia lentoja, josta voidaan päätellä, että tällä ryhmällä ei ole erityisiä rajoituksia lennon pituuden suhteen. Neljännes vastaajista pystyi matkustamaan lentokoneella maksimissaan 3–4 tuntia, 13 % 5–6 tuntia ja 12 % 6–8 tuntia. Vastaajista 6 % pystyi matkustamaan lentokoneessa maksimissaan 1–2 tuntia ja 3 % vastaajista ei pysty lentomatkustamaan ollenkaan. Vastaajista lähes puolet (47 %) ei pystyisi lentämään yli 6 tunnin lentoja ja 59 % ei pystyisi lentämään yli 8 tunnin lentoja.

Kysymyksessä numero 17 kysyttiin, suosivatko vastaajat lentopelkonsa vuoksi tiettyjä lentoyhtiöitä. Vastaajista suurin osa, 75 % vastasi suosivansa lentopelkonsa vuoksi tiettyjä lentoyhtiöitä. Vain neljänneksellä vastaajista ei ollut tiettyjä lentoyhtiöitä, joita he suosivat. Kysymys numero 18, oli jatkokysymys tälle kysymykselle. Jos vastaaja vastasi suosivansa tiettyjä lentoyhtiöitä, hänelle aukesi kyseinen kysymys. Kysymyksessä pyydettiin vastaajaa nimeämään suosimansa lentoyhtiöt ja perustelemaan valinta. Vastaajista suurin osa mainitsi Finnairin. Vastaajia oli yhteensä 107, heistä 72 mainitsi Finnairin. Tämä tarkoittaa, että 67 % vastaajista suosi Finnairia. Yhteensä vastauksissa ilmeni 32 eri lentoyhtiön nimi. Osa vastaajista nimesi useampia lentoyhtiöitä. Vastauksissa mainittiin lentoyhtiöiden nimiä 170 kertaa.



Kuvio 17. Vastaajien suosimat lentoyhtiöt (n= 107)

Kuviossa 17 on kuvattuna kaikki lentoyhtiöt, joiden nimi esiintyi vastauksissa vähintään neljä kertaa. Ympyräkaavio on koottu sen mukaan, kuinka monta kertaa yhtiön nimi on mainittu vastauksissa. Finnairin jälkeen vastaajien kesken suosituimpia yhtiöitä olivat Norwegian, Lufthansa, Qatar Airways, KLM, SAS, Turkish Airlines ja Delta. Tekijät, joiden vuoksi vastaajat suosivat tiettyjä yhtiöitä olivat kotimaisuus, luotettavuus, turvallisuus sekä hyvä kokemus yhtiöstä tai itselle tuttu yhtiö. Tämän lisäksi vastaajat suosivat suuria ja tunnettuja yhtiöitä sekä yhtiöitä, joille on tapahtunut mahdollisimman vähän onnettomuuksia. Vastaajat kertoivat suosivansa erityisesti suomalaisia, pohjoismaisia ja eurooppalaisia lentoyhtiöitä.



Kuvio 18. Mieluisin osa istua lentokoneessa (n= 143)

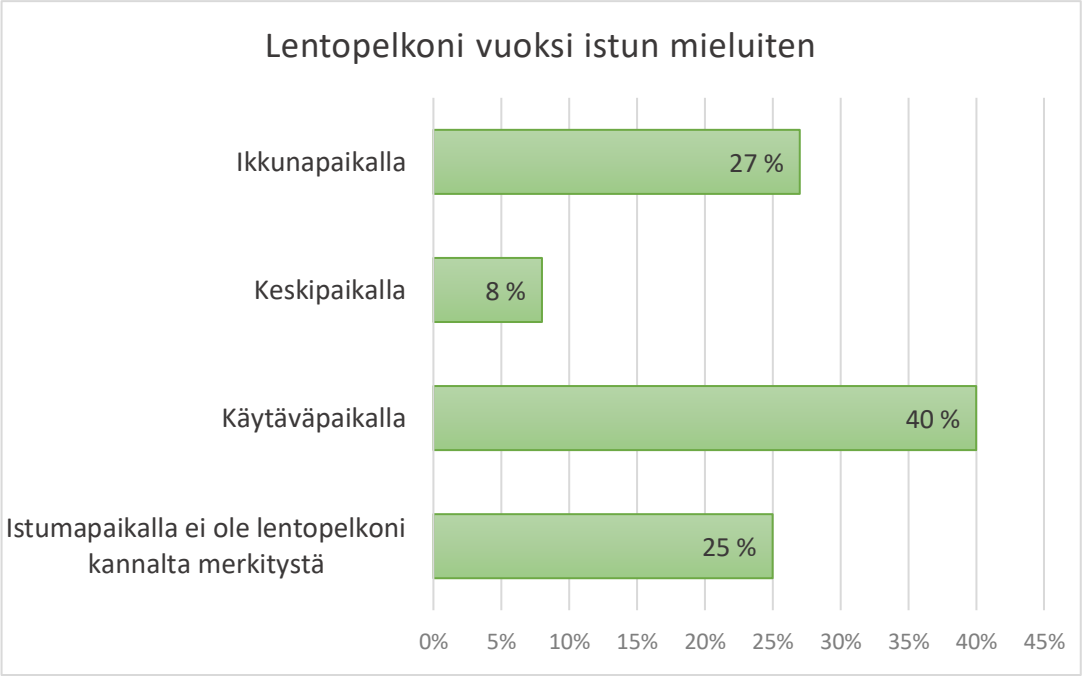
Kohdassa 19 esitettiin lause ”Lentopelkoni vuoksi istun mieluiten”. Kuviossa 18 on havainnollistettu, missä koneen osassa vastaajat mieluiten istuvat. Vastaajista 40 % vastasi, ettei istumapaikan sijainnilla ole heidän lentopelkonsa kannalta merkitystä. Vastaajista 28 % suosi koneen etuosaa, 24 % koneen keskiosaa ja 8 % koneen takaosaa. Vastaajat, joilla on preferenssejä paikan suhteen istuvat mieluiten koneen etu- tai keskiosassa.

Jos vastaaja suosi jotain tiettyä osaa koneesta, aukesi hänelle kysymys numero 20. Kysymyksessä numero 20 kysyttiin, minkä takia vastaaja istuu mieluiten vastaamassaan osassa konetta. Kysymys esitettiin avoimena kysymyksenä. Vastaajien yleisin syy koneen etuosassa istumiselle oli, ettei siellä tunne turbulenssia tai koneen liikkeitä yhtä

voimakkaasti kuin koneen muissa osissa. Vastaajien mielestä myöskään lentokoneen melu ei kuulu yhtä voimakkaasti koneen etuosassa. Muita syitä koneen etuosan suosimiselle olivat istuminen lähellä lentoemäntiä, koneesta nopeasti pois pääseminen sekä tunne siitä, että etuosa on turvallisin osa koneesta. Jotkin vastaajista halusivat istua koneen etuosassa, ettei heillä olisi näköyhteyttä koneen runkoon, siipiin tai koneen liikkeisiin.

Vastaajat, jotka suosivat koneen keskiosaa suosivat sitä sen takia, ettei keskiosassa tunne turbulenssia tai koneen tärinöitä niin selvästi. Jotkut vastaajista kokivat keskiosan olevan turvallisin osa koneesta ja selviytymismahdollisuuksien olevan parhaimmat tässä osassa konetta. Jotkin vastaajista halusivat istua siipien kohdalla, sillä pitivät sitä vakaimpana kohtana, kun taas jotkut suosivat istumista siipien lähellä voidakseen tarkkailla moottoreita. Keskiosaa suosittiin myös sen takia, että se oli lähellä hätäuloskäyntejä.

Vastaajat, jotka kertoivat istuvansa mieluiten koneen takaosassa, suosivat juuri tätä osaa, sillä olivat lukeneet tutkimuksista sen olevan koneen osista turvallisin. Puolet takaosaa suosivista vastaajista valitsivat takaosan nimenomaan tästä syystä. Takaosaa suosittiin myös siksi, että vessat ovat lähellä, on mahdollisuus nähdä koko kone ja lentoemännät, sekä siksi ettei nousu tunnu yhtä jyrkältä kuin koneen etuosassa.

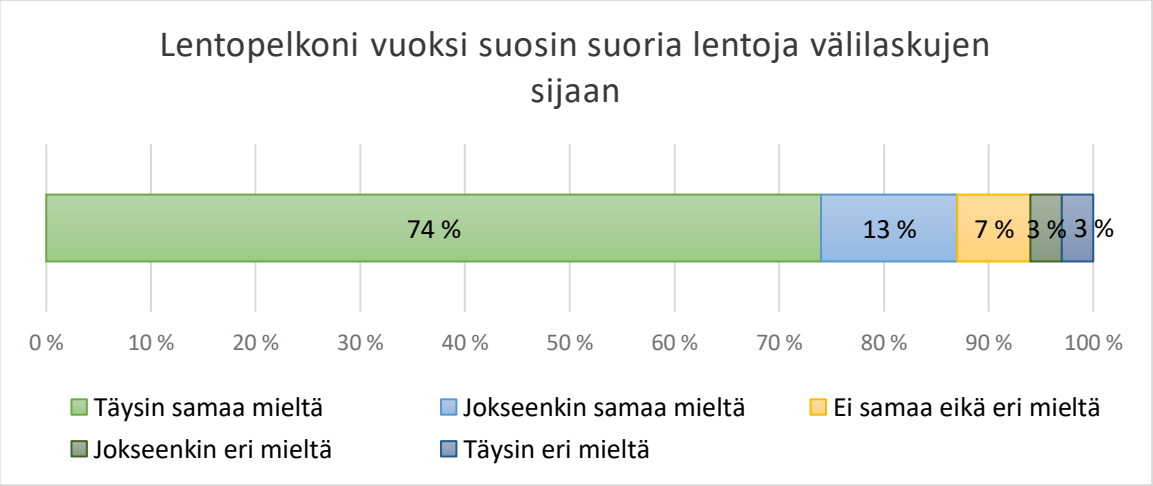


Kuvio 19. Mieluisin istumapaikka istua lentokoneessa (n= 143)

Kohdassa 21 esitettiin lause ”Lentopelkoni vuoksi istun mieluiten”. Vastaajien oli mahdollista valita yksi esitetyistä vastausvaihtoehdoista. Kysymyksen tulokset on esitetty kuviossa 19. Vastaajista 40 % istuisi mieluiten käytäväpaikalla, 27 % ikkunapaikalla ja 8 % keskipaikalla. Neljännekselle vastaajista ei istumapaikalla ollut heidän lentopelkonsa kannalta merkitystä. Jos vastaaja suosi tiettyä istumapaikkaa hänelle aukesi kysymys numero 22. Tässä kysymyksessä kysyttiin, minkä takia vastaaja istuu mieluiten kyseisellä paikalla. Yleisin syy, jonka vuoksi vastaajat suosivat käytäväpaikkaa oli, että heillä olisi mahdollisuus liikkua sekä päästä pois helpoiten. Toiseksi yleisin syy oli, että käytäväpaikalta ei näe ulos ikkunasta. Osa vastaajista kertoi, heille olevan tärkeää, etteivät he näe ulos ikkunasta, jotta he eivät muistaisi olevansa korkealla tai lentokoneessa. Kolmanneksi yleisin syy oli tilantunne käytäväpaikalla. Joillekin matkustajille tämä oli tärkeää, sillä ahtaat paikat ahdistivat heitä. Muita syitä istua käytäväpaikalla oli vaivaton kulkuyhteys vessaan, hyvät näkymät ympärille sekä näköyhteys lentoemäntiin, jotta heihin on tarvittaessa mahdollisuus saada helposti yhteys.

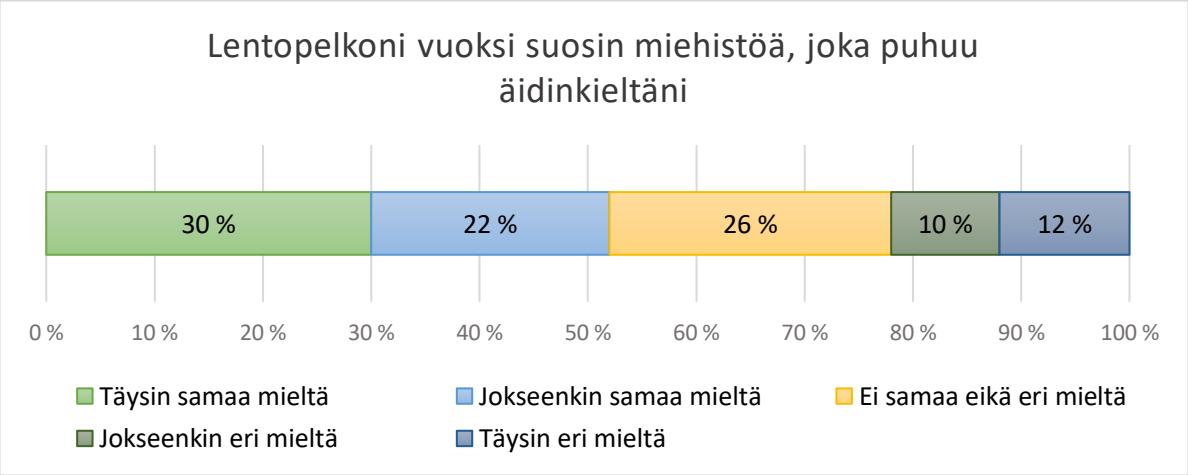
Lähes kaikki ikkunapaikkaa suosivista valitsivat ikkunapaikan, jotta voivat nähdä ulos. Ulos haluttiin nähdä kahdesta syystä. Osa vastaajista halusi nähdä ulos, jotta heillä olisi mahdollisuus tarkkailla, mitä ulkona tapahtuu. Tämä lisäsi heidän kontrollin tunnettaan. Toinen syy oli maisemien katselun mahdollisuus, jolla on rauhoittava vaikutus. Muutama vastaajista suosi ikkunapaikkaa, jotta voivat istua lähellä seinää. Seinän läheisyys lisäsi heidän turvallisuuden tunnettaan.

Keskipaikkaa suosivat vastaajat kertoivat suosivansa kyseistä paikkaa, jotta eivät näkisi ulos ikkunasta. Jotkin vastaajat suosivat keskipaikkaa, sillä heistä tuntuu turvalliselta, että heidän molemmilla puolillaan istuu ihmisiä. Jotkin vastaajista kertoivat valitsevansa keskipaikan, sillä he kokivat kyseisellä paikalla istuessaan olonsa turvallisimmaksi.



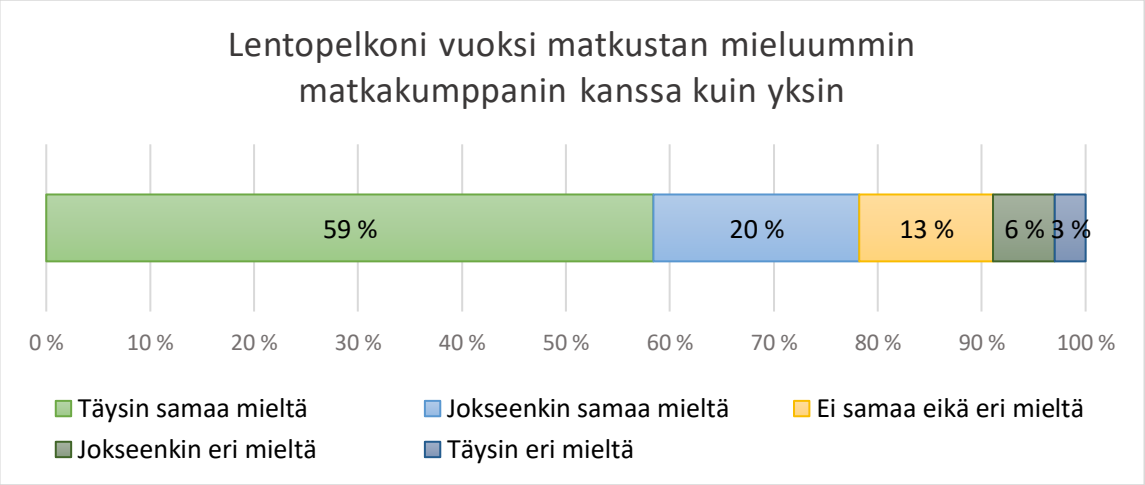
Kuvio 20. Suorien lentojen suosiminen välilaskujen sijaan (n= 143)

Kohdassa 23 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi suosin suoria lentoja välilaskujen sijaan”. Väittämän tulokset on esitetty kuviossa 20. Vastaajista 74 % oli täysin samaa mieltä ja 13 % jokseenkin samaa mieltä, joka tarkoittaa, että yhteensä 87 % vastaajista suosi lentopelkonsa vuoksi suoria lentoja. Vastaajista 7 % ei ollut eri eikä samaa mieltä. Jokseenkin eri mieltä oli vain 3 % vastaajista ja täysin eri mieltä yhtäläisesti vain 3 % vastaajista.



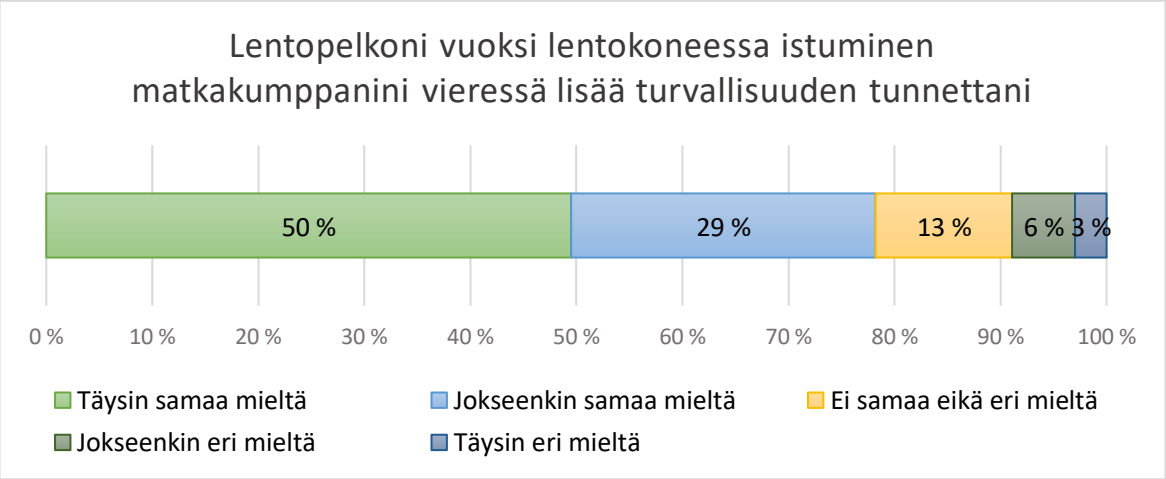
Kuvio 21. Omaa äidinkieltä puhuvan miehistön suosiminen (n= 143)

Kohdassa 24 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi suosin miehistöä, joka puhuu äidinkieltäni”. Tämän väittämän tulokset on esitetty kuviossa 21. Vastaajista 30 % oli täysin samaa mieltä, 22 % jokseenkin samaa mieltä, 10 % jokseenkin eri mieltä ja 12 % täysin erimieltä. Yli neljännes vastaajista (27 %) ei ollut eri eikä samaa mieltä. Siitä huolimatta puolet vastaajista (52 %) suosii miehistöä, joka puhuu heidän kanssaan samaa kieltä. Vastaajista hieman yli viidennekselle ei ollut merkitystä puhuuko koneen miehistö heidän äidinkieltään.



Kuvio 22. Matkustaminen matkakumppanin kanssa vai yksin (n= 143)

Kohdassa 25 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi matkustan mieluummin matkakumppanin kanssa kuin yksin”. Tämän väittämän tulokset on havainnollistettu kuviossa 22. Vastaajista 59 % oli täysin samaa mieltä ja 20 % jokseenkin samaa mieltä. Tämä tarkoittaa, että vastaajista suurin osa, 79 % matkustaa mieluummin matkakumppanin kanssa kuin yksin. Vastaajista 13 % oli ei eri eikä samaa mieltä, 6 % jokseenkin eri mieltä ja 3 % täysin erimieltä. Vain vajaa kymmenes vastaajista (9 %) suosii yksin matkustamista.



Kuvio 23. Matkakumppanin vieressä istumisen vaikutus turvallisuuden tunteeseen (n= 143)

Kohdassa 26 esitettiin väittämä ”Lentopelkoni vuoksi lentokoneessa istuminen matkakumppanini vieressä lisää turvallisuuden tunnettani”. Kuviossa 23 on esitetty tämän väittämän tulokset. Vastausprosentit ovat lähes identtiset aikaisemman kysymyksen kanssa. Eroa on ainoastaan siinä, kuinka vastaukset ovat jakautuneet vaihtoehtojen ”Täysin samaa mieltä” ja ”Jokseenkin samaa mieltä” välillä. Vastaajista 50 % oli täysin samaa mieltä ja 29 % jokseenkin samaa mieltä. Suurimmalle osalle vastaajista (79 prosentille) istuminen matkakumppanin vieressä lisää turvallisuuden tunnetta.

5.5 Yhteenveto tuloksista

Lentopelko on jokaisella hyvin yksilöllistä. Kyselyn tuloksista voidaan kuitenkin muodostaa kuvaus siitä, millainen on tämän tutkimuksen tuloksien mukaan tyypillinen lentopelkoinen matkustaja ja millaisia valintoja hän tekee. Tämä kuvaus saattaa helpottaa matkailupalveluiden tuottajia lentopelkoisten ihmisten tunnistamisessa sekä heille sopivien palveluiden tarjoamisessa.

Kyselyn tuloksien mukaan tyypillinen lentopelkoinen matkustaa lentokoneella vähintään 1–2 kertaa vuodessa. Hän pelkää lentämistä paljon, ja eniten lentämisessä hän pelkää lentokonevikaa, turbulenssia ja kontrollin menettämistä. Lennon vaiheista hän pelkää eniten nousua, sillä uskoo sen olevan lennon vaarallisin vaihe. Tämän lisäksi noususssa pelottaa koneen tärinä, heilunta, melu, koneen tippuminen sekä kuolema. Lento-onnettomuuksista uutisoiminen on jossain määrin lisännyt hänen pelkoaan. Hänen lentopelkonsa on aiheutunut joko tuntemattoman pelosta tai hän ei osaa nimetä, mistä hänen lentopelkonsa on aiheutunut. Lentopelko on hänellä kestänyt useita vuosia, todennäköisimmin vähintään 5 vuotta, mutta mahdollisesti jopa 10 vuotta tai enemmän.

Valintoja, jota tyypillinen lentopelkoinen tekee, on muiden matkustusmuotojen suosiminen lentämisen sijaan. Hän suosii muita matkustusmuotoja, vaikka niihin kuluisi enemmän aikaa ja rahaa. Hän pystyy maksimissaan lentämään 6–8 tunnin pituisia lentoja ja suosii tiettyjä lentoyhtiöitä. Suomalainen lentopelkoinen suosii lentoyhtiöistä selkeästi eniten Finnairia. Tärkeitä tekijöitä lentoyhtiön valinnassa hänelle ovat kotimaisuus, luotettavuus, turvallisuus, hyvä kokemus yhtiöstä sekä itselle tuttu yhtiö. Hän suosii istumista koneen etu- ja keskiosassa enemmän kuin koneen takaosassa. Tämä siitä syystä, että hän kokee, etteivät turbulenssi ja koneen heilunnat tunnu yhtä selkeästi näissä osissa konetta. Hän valitsee käytäväpaikan, jotta hän ei näkisi ikkunasta ulos ja, jotta hänen on mahdollisuus päästä helposti liikkumaan paikaltaan. Suoria lentoja hän suosii välilaskujen sijaan sekä tämän lisäksi toivoo lennon miehistön puhuvan hänen äidinkieltään. Hän matkustaa mieluummin matkakumppanin kanssa kuin yksin ja haluaa lennolla istua matkakumppaninsa vieressä.

6 Pohdinta

Tässä luvussa käydään läpi aikaisemman luvun tutkimustuloksia, vertaillaan niitä tietoperustan tutkimustuloksiin sekä johdetaan niistä johtopäätöksiä. Tämän lisäksi tarkastellaan, saatiinko tutkimustuloksilla vastausta tutkimusongelmaan ja tavoitteisiin sekä tutkitaan tutkimuksen luotettavuutta. Luvussa kerrotaan tulosten hyödynnettävyydestä, jatkotutkimusehdotuksista sekä arvioidaan omaa oppimista opinnäytetyöprosessin aikana.

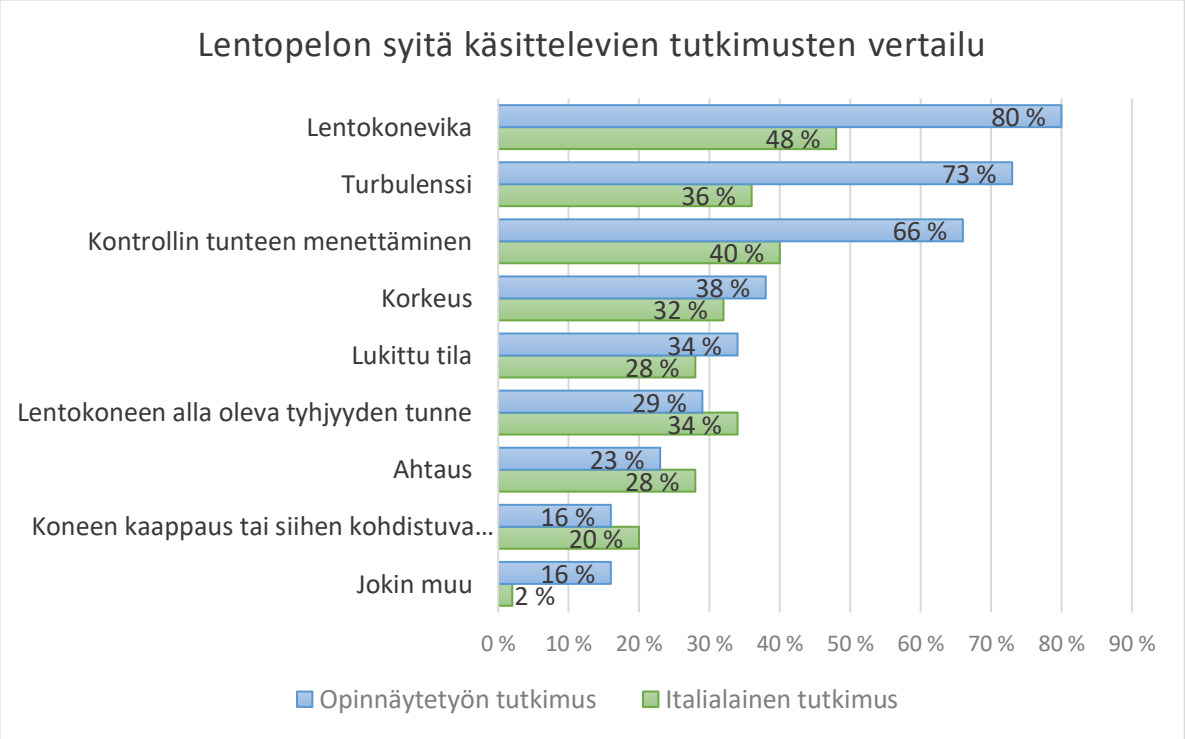
6.1 Tulosten analysointi

Tutkimuksessa selvisi, että vastaajista 83 % oli naisia ja vain 17 % oli miehiä. Luvussa 2.2 kerrotaan, että useiden tutkimusten mukaan pelot ovat jopa 8–10 kertaa yleisempiä naisilla kuin miehillä. Luvussa 2.4 esitetty tutkimus ei kuitenkaan täysin tue tätä tietoa. Tutkimuksen mukaan naisista 24 % ja miehistä 19 % pelkää lentämistä. Myös tämän tutkimuksen tuloksissa on havaittavissa, että naiset pelkäävät lentämistä miehiä enemmän, mutta prosentuaalinen ero sukupuolien välillä ei ole läheskään yhtä suuri kuin tämän tutkimuksen tuloksissa. On mahdollista, että kysely on tavoittanut enemmän naisvastaajia, minkä vuoksi naisten osuus on suurempi. Mahdollisesti Facebookin lentopelkoisille suunnatuissa vertaistukiryhmissä sekä lentopelkokursseja pitävän yrityksen sähköpostilistalla on enemmän naisia kuin miehiä.

Vastaajista hieman yli puolet olivat 18–34-vuotiaita. Luvussa 2.2 esitetyn tutkimuksen mukaan 90 % fobiaan sairastuneista olivat sairastuneet fobiaan 25 vuoden ikään mennessä. Fobiaan sairastuminen tätä myöhemminkin on mahdollista. Luvussa 2.5 kerrotaan, että lentopelko on fobioista myöhäisin, se ei ala usein lapsuudessa vaan vasta myöhemmällä iällä. Lentopelko saattaa tulla hiljalleen ihmisen ikääntyessä. Näiden tietojen perusteella odotettiin, että vastaajista suurempi osa olisi ollut vanhemmista ikäluokista. Mahdollisesti kyselyn toteuttaminen verkkokyselynä vaikutti vastaajien ikäjakaumaan ja nosti nuorten vastaajien vastausprosenttia.

Luvussa 2.5 esitettiin italialainen tutkimus. Otin omaan tutkimukseeni kyseisestä tutkimuksesta mallia, jotta tuloksia olisi mahdollista verrata keskenään. Kysymys sekä vastausvaihtoehdot olivat lähes samat, jotta ne olisivat vertailukelpoisia keskenään. Kuviossa 24 esitetään kuvioiden 1 ja 7 tulokset samanaikaisesti. Kuvioon on merkitty sinisellä opinnäytetyöni kyselytutkimuksen tulokset ja vihreällä italialaisen kyselytutkimuksen tulokset. Molempien tutkimuksien tulokset ovat hyvin samankaltaisia. Opinnäytetyön tutkimuksessa vastausvaihtoehto kohtaiset prosentit ovat huomattavasti korkeampia. Tämä voi johtua siitä, että tässä tutkimuksessa onnistuttiin tavoittamaan

henkiköitä, jotka pelkäävät lentämistä paljon, joka selittää korkeat prosentit. Molemmissa tutkimuksissa lentokonevika oli pelätyin asia. Italialaisessa tutkimuksessa 48 % pelkäsi lentokonevikaa, kun taas tekemässäni tutkimuksessa sitä pelkäsi jopa 80 % vastaajista. Molemmissa tutkimuksissa tämän jälkeen eniten pelättiin turbulenssia ja kontrollin tunteen menettämistä. Tekemässäni tutkimuksessa turbulenssia (73 %) pelättiin toiseksi eniten ja kontrollin menetystä (66 %) kolmanneksi eniten. Italialaisessa tutkimuksessa nämä olivat toisin päin. Kontrollin menetystä pelkäsi 40 % vastaajista ja turbulenssia 36 %. Lopuissa tuloksissa prosentit olivat tutkimusten välillä lähellä toisiaan sekä niiden järjestys oli lähes samanlainen. Molempien tutkimusten tulokset vastasivat hyvin toisiaan, ainoana merkittävänä erona oli kolmen pelätyimmän asian huomattava prosentuaalinen ero tutkimusten välillä.



Kuvio 24. Lentopelon syitä käsittelevien tutkimusten vertailu

Vastaajista suurin osa (82 %) pelkäsi lennon vaiheista eniten nousua. Jotkin vastaajista kertoivat pelkäävänsä nousua, sillä pitävät sitä vaarallisimpana lennon vaiheena. Luvussa 3.2 kerrotaan, että nousun eri vaiheissa tapahtuu ainoastaan 22 % kuolemaan johtavista onnettomuuksista. Suurin osa eli lähes puolet tapahtuu laskeutumisen lähestymisen tai laskun vaiheissa. Tästä voidaan havaita, että joillakin vastaajista on virheellistä tietoa, uskomuksia tai tiedonpuutetta liittyen lentämiseen. Lähiaikojen lento-onnettomuudet, joissa onnettomuus on tapahtunut nousun vaiheessa, on voinut antaa ihmisille virheellisen kuvan siitä, että nousu olisi lennon vaiheista vaarallisin.

Noin kaksi kolmasosaa vastaajista kertoi lento-onnettomuuksista uutisoinnin lisänneen heidän lentopelkoaan. Luvussa 2.4 kerrotaan, että median luomat kauhukuvat ovat saaneet ihmiset pelkäämään lentämistä. Lento-onnettomuudet ovat yksiä eniten kiinnostusta herättävimmistä aiheista, joten tiedotusvälineet uutisoivat niistä näkyvästi. Toisinaan onnettomuuksien jälkeisinä päivinä mediassa jaettu tieto saattaa olla jopa vääristynyttä. Tämä tieto tukee saatua tutkimustulosta. Lento-onnettomuuksien vahva uutisointi mediassa saattaa antaa ihmisille sellaisen kuvan, että lentäminen olisi vaarallisempaa kuin se todellisuudessa on.

Vastaajista kolmas osa ei tiennyt, mikä on aiheuttanut heidän lentopelkonsa. Luvussa 2.5 selitetään syy tälle ilmiölle. Toisinaan lentopelolle on olemassa selkeä syy, jonka lentopelkoinen tiedostaa. Joskus lentopelon syyt saattavat juurtaa juurensa syvältä alitajunnasta tai lapsuudesta, jolloin syitä voi olla hyvin hankala tai joissain tapauksissa jopa mahdotonta selvittää.

Vastaajista 71 % on pelännyt lentämistä yli 5 vuotta, ja noin puolet vastaajista yli 10 vuotta. Luvussa 2.2 kerrotaan, että aikuisiällä alkaneet fobiat ovat usein pitkäkestoisia. Fobioiden pitkäkestoisuudesta kertoo se, että vuoden aikana fobiaa sairastaneiden osuus (9 %) on lähellä elinikäistä sairastavuutta. Hoitamattomina fobiat ovat usein kroonisia sairauksia. Tämä tieto tukee myös yllä saatuja tuloksia. Yllä olevien tuloksien puolesta lentopelko voidaan tulkita pitkäkestoiseksi peloksi.

Tuloksista selvisi, että lentopelko vaikutti matkustusmuodon valintaan siten, että vastaajat valitsevat lentopelkonsa vuoksi mieluummin toisen matkustusmuodon, jos vain mahdollista. He olisivat valmiina käyttämään toisilla matkustusmuodoilla matkustamiseen enemmän aikaa sekä rahaa. Luvussa 2.1 kerrotaan, kuinka pelosta kärsivä henkilö pyrkii usein välttelemään pelkonsa kohdetta. Tieto tukee tässä kysymyksessä saatuja vastauksia. Vastaajat suosivat toisia matkustusmuotoja, jotta voisivat välttää lentämisen. Vastaajista 61 % valitsisi lentämisen sijaan toisen matkustusmuodon, jos mahdollista. Vastaajista 58 % suosi lentämisen sijaan muita matkustusmuotoja, vaikka siihen kuluisi enemmän aikaa. Hieman alle puolet vastaajista (48 %) suosi lentämisen sijaan muita matkustusmuotoja, vaikka niihin kuluisi enemmän rahaa. On huomioitava, että kaikki matkustajat, jotka suosivat muita matkustusmuotoja eivät olisi valmiita kuluttamaan enemmän aikaa tai rahaa muihin matkustusmuotoihin. Tästä huolimatta tulos on se, että lähes puolet lentopelkoisista olisivat valmiita maksamaan toisen matkustusmuodon käyttämisestä enemmän.

Tuloksista selvisi, että lentopelko vaikuttaa matkakohteen valintaan. Vastaajista neljännes kertoi, että voivat matkustaa lentokoneessa maksimissaan 3–4 tuntia. Tällöin voidaan todeta lentopelon estävän näitä vastaajia lentomatkustamasta Euroopan ulkopuolella oleviin kohteisiin ja näin rajoittavan heidän matkakohteensa valintaa. Vastaajista yli puolet (59 %) eivät pysty lentämään yli 8 tunnin lentoja. Tämä rajoittaa näiden matkustajien matkustamista kaukokohteisiin. Luvussa 2.3 kerrotaan, että yksi tekijä, joka saattaa vaikuttaa lentopelon voimakkuuteen on lentomatkan pituus. Luvussa 2.5 kerrotaan, että usein ihmiset, jotka kykenevät matkustamaan lentokoneella, mutta kokevat ahdistusta lentämisestä, pyrkivät pitämään lentomatkat mahdollisimman lyhyinä. Tämä oli havaittavissa myös vastausjakaumasta. Vastaajista 59 prosentilla oli jokin lentoaikaa koskeva rajoite. Vastaajista 3 % kertoi, etteivät pysty lentomatkustamaan ollenkaan. Tuloksista voidaan myös huomata, että vaikka aikaisemmissa vastauksissa kävi ilmi, että 53 % vastaajista kertoi pelkäävänsä lentämistä paljon, vain kolmella prosentilla vastaajista lentopelko estää lentomatkustamisen kokonaan.

Lentopelolla oli tutkimustulosten mukaan vaikutusta lentoyhtiön valintaan. Jopa 75 % vastaajista kertoi suosivansa lentopelkonsa takia tiettyjä lentoyhtiöitä. Luvussa 2.3 kerrotaan, että lentopelon voimakkuuteen saattaa vaikuttaa lentoyhtiön valinta. Tutkimustulosten mukaan lentoyhtiön luotettavuus, turvallisuus, kotimaisuus sekä lentoyhtiön tunnettuus olivat ne tekijät, joiden vuoksi tiettyjä lentoyhtiöitä suosittiin. Puolet kyselyn vastaajista suosivat lentohenkilökuntaa, jotka puhuvat samaa kieltä.

Tämän lisäksi lentopelolla oli vaikutus siihen käyttävätkö lentopelkoiset suoria vai välilaskullisia lentoja. Vastaajat halusivat lentopelkonsa vuoksi lentää ilman välilaskuja. Jopa 89 % vastaajista oli joko täysin tai jokseenkin samaa mieltä väitteen ”Lentopelkoni vuoksin suoria lentoja välilaskujen sijaan” kanssa. Voidaan päätellä, että lentopelkoiset pyrkivät välttämään ylimääräisiä lentoja, jos vain mahdollista. Lentopelolla oli myös vaikutus siihen, matkustavatko vastaajat yksin vai seurassa. Vastaajista 79 % suosi joko täysin tai jossain määrin, matkustamista matkakumppanin kanssa, saman verran vastaajista halusi lennolla päästä istumaan matkakumppaninsa viereen. Matkakumppanin vieressä istuminen lisäsi vastaajien turvallisuuden tunnetta lennolla. Voidaan päätellä, että läsnäolo ja henkinen tuki läheiseltä ihmiseltä helpottavat lentopelosta kärsivän oloa.

Tutkimustulosten mukaan lentopelko vaikuttaa istumapaikan valintaan. Jopa 60 % vastaajista halusi istua tietyssä osassa lentokonetta ja vastaajista 75 % suosi tiettyä istumapaikkaa. Luvussa 3.2 kerrotaan, että lento-onnettomuuksien istumapaikkakarttoja vertaillessa oli istumapaikkojen turvallisuudessa eroja. Kahden eri vertailun perusteella koneen takaosan paikat osoittautuivat turvallisimmiksi. Keskimmäiset paikat koneen

takaosassa ovat kaikista turvallisimpia ja vähiten turvallisia olivat koneen keskiosan käytäväpaikat. Kyselytutkimuksen kysymysten 19 ja 21 tulokset ovat lähes täysin päinvastaiset verrattuna näihin tietoihin. Vastausten mukaan takaosan keskipaikat olivat vähiten suosittuja. Suosituimpia olivat etu- ja keskiosan käytäväpaikat. Voidaan havaita, etteivät vastaajat ole tehnyt päätöstä paikan turvallisuuden mukaan vaan valintaan ovat vaikuttaneet muut tekijät. On muistettava, että pelossa tunteet ovat usein määräävä tekijä, jonka vuoksi pelko ei pohjaudu aina faktoihin vaan siihen, miten henkilö kokee tilanteen. Jotkin vastaajista, jotka suosivat koneen etu- ja keskiosaa kertoivat suosivansa näitä osioita, sillä uskoivat niiden olevan turvallisempia. Koneen etu- ja keskiosa vähäisempi turbulenssi, heiluminen, tärinä ja melu saattaa antaa sellaisen mielikuvan, että nämä osiot koneessa olisivat koneen takaosaa turvallisempia. Vertailussa todettiin, että uloskäyntien lähellä istuvilla oli todennäköisempää päästä koneesta ulos hengissä. Avoimissa vastauksissa kävi ilmi, että jotkin vastaajat ottivat tämän seikan huomioon istumapaikkaa valitessaan. On kuitenkin muistettava, että lento-onnettomuuksissa ympäristö ratkaisee enemmän kuin istumapaikka, jonka takia monien lentoturvallisuuden ammattilaisten mielestä yksi paikka ei ole sen turvallisempi kuin toinen.

6.2 Vastaus tutkimusongelmaan ja tavoitteisiin

Tutkimusongelmana oli, miten lentopelko vaikuttaa matkustusvalintoihin. Lentopelkoisten matkustajien kokema pelko vaikuttaa useisiin heidän tekemiinsä matkustusmuotoa sekä lentomatkustusta koskeviin valintoihin. Lentopelko rajoittaa ja ohjaa huomattavasti näitä valintoja.

Lentopelko sai ihmiset suosimaan muita matkustusmuotoja välttyäkseen lentämiseltä. Muihin matkustusmuotoihin oltiin valmiina käyttämään jopa enemmän aikaa ja rahaa. Vaikka lentämistä pyrittiin välttelemään, tuloksista voitiin huomata, että lentopelko ei kuitenkaan estänyt lentopelkoisia matkustamasta lentokoneella. Vastaajista jopa 77 % lentää lentopelostaan huolimatta vähintään 1–2 kertaa vuodessa. Vain 3 % vastaajista kertoi pelkäävänsä lentämistä siinä määrin, etteivät pysty matkustamaan lentokoneella ollenkaan. Lentopelon voidaan todeta rajoittavan lentomatkustamista, muttei estävän sitä.

Lentopelko vaikutti myös lähes kaikkiin lentomatkustusta koskeviin valintoihin aina lentomatkan pituudesta istumapaikan valintaan. Valinnat tehtiin perustuen muun muassa lentopelon luonteeseen. Esimerkiksi jotkin kontrollin tunteen menettämistä pelkäävät vastaajat valitsevat mieluiten ikkunapaikan, jotta voivat tarkkailla koneen moottoreita ja näin tuntea voivansa kontrolloida tilannetta.

Tulosten perusteella lentämistä pelättiin paljon, sekä sen todettiin olevan pitkäkestoinen pelko. Suurin lentopelon aiheuttaja oli tuntemattoman pelko. Vastaajista noin kolmannes ei osannut nimetä lentopelkonsa aiheuttajaa. Lentämisessä pelättiin lentokonevikaa, turbulenssia ja kontrollin tunteen menettämistä. Lennon vaiheista nousu pelotti suurinta osaa vastaajista, ja se osoittautui lennon vaiheista pelätyimmäksi. Lento-onnettomuuksista uutisoimisen koettiin lisäävän lentopelkoa.

Tavoitteena on tuottaa tietoa, jota matkailualojen eri toimijat voivat hyödyntää. Tietoa voi hyödyntää monin tavoin matkailupalvelujen parantamiseksi tai uusien lisäpalveluiden kehittämiseksi. Luvussa 6.4, jossa kerrotaan kehittämis- ja jatkotutkimusehdotuksista on annettu muutamia esimerkkejä siitä, miten tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää. Tutkimusten mukaan 20–40 % ihmisistä pelkää lentämistä. Ylempänä on kerrottu, kuinka tutkimustuloksien mukaan 77 % lentopelkoisista matkustaa 1–2 kertaa vuodessa. Voidaankin todeta, että on kyse melko suuresta matkustajaryhmästä. Tästä syystä matkapalveluiden tuottajille olisi palvelun ja tuottoisuuden kannalta hyvä tuntea tämä matkustajaryhmä sekä heidän matkustusvalintansa. Tällä tavoin matkailualan toimijoilla on mahdollisuus suunnitella tälle segmentille sopivia matkailupalveluita, joista yritys voisi hyötyä myös taloudellisesti. Oikeanlaista palvelua tarjoamalla saadaan matkustajaryhmän matkustajia myös sitoutettua yhtiöön. Lentopelkoistenmatkustajien tarpeiden huomioiminen tuottaa etua niin matkustajalle kuin matkailualan yrityksellekin. Lentopelkoisten matkustajien lentopelon vähentäminen auttaa lentopelkoisia ihmisiä pääsemään lentämistä koskevista rajoituksistaan eroon ja mahdollisesti lisäämään heidän vuosittaista lentomatkustusmääräänsä.

Eräs matkailualan aihepiiriin kuuluva yritys on jo osoittanut kiinnostusta tämän tutkimuksen tutkimustuloksia kohtaan. Tämä osoittaa, että näille tutkimustuloksille on kiinnostusta. Jotta tutkimuksen tuloksista olisi alalle laajemmin hyötyä, tulisi tulokset tuoda näkyville. Tämän vuoksi tutkimuksen tuloksista kootaan mediatiedote, joka voidaan jakaa esimerkiksi Haaga-Helian sivuilla sekä median kiinnostuksen puitteissa myös muissa kanavissa. Näin tutkimuksen tulos tuodaan matkailualan toimijoille esille, antaen näille toimijoille mahdollisuus hyödyntää saatuja tuloksia palvelujensa kehittämiseen.

Tutkimuksessa päästiin tavoitteeseen. Onnistuttiin tuottamaan luotettavaa ja kattavaa tietoa lentopelosta, sen esiintymisestä, syistä sekä siihen liittyvistä valinnoista. Saatiin tietoa siitä, mihin matkustusvalintoihin lentopelko vaikuttaa ja miten. Mikä tärkeintä, saatiin luotua julkista Suomessa tuotettua, ajan tasalla olevaa tutkimustulosta jaettavaksi matkailualalle.

6.3 Tutkimuksen luotettavuus

Edellytyksenä onnistuneelle tutkimukselle on tehdä se tieteelliselle tutkimukselle asetettujen kriteerien mukaisesti. Käsitteillä validiteetti ja reliabiliteetti voidaan kuvata mittauksen hyvyyttä ja luotettavuutta. Tutkimuksen luotettavuutta alentavat virheet. Tällaisia virheitä voivat olla käsittelyvirheet, mittausvirheet, peitto- ja katovirheet sekä otantavirheet. Otantavirheet tai kadon aiheuttamat vääristymän kaltaiset satunnaisvirheet liittyvät otantatutkimuksiin. Mittausvirheitä saattaa sen sijaan syntyä mittausvälineiden epätarkkuudesta, mittaukseen vaikuttavista häiriötekijöistä, mittausmenetelmästä, mittarin heikkoudesta tai mitattavien käsitteiden hankaluudesta. Jos tutkittavasta perusjoukosta ei ole ajan tasalla olevaa rekisteriä, syntyy peittovirheitä. (Heikkilä 2014, 176–177.)

”Validiteetti kuvaa, missä määrin on onnistuttu mittaamaan juuri sitä mitä pitikin mitata” (Heikkilä 2014, 177). Kyselytutkimuksen onnistumiseen vaikuttaa kysymysten onnistuminen. Niillä on olennainen vaikutus siihen, saadaanko tutkimusongelmaan ratkaisu. ”Mittauksen reliabiliteetilla tarkoitetaan mittarin luotettavuutta eli yleisesti mittausvirheettömyyttä” (Nummenmaa ym. 2014, 20). Mittauksen systemaattiset virheet alentavan reliabiliteettia ja validiteettia. Ne ovat satunnaisvirheitä vaarallisempia. Systemaattisia virheitä syntyy aineistoa kerätessä. Jokin tekijä pyrkii vaikuttamaan aineistoon samansuuntaisesti. Esimerkkejä systemaattisista virheistä ovat muistivirheet ja valehtelu. (Heikkilä 2014, 177.)

Tutkijan tulisi arvioida tutkimuksen luotettavuutta eli reliabiliteettia ja validiteettia tutkimusraportissa. Tämä tulisi tehdä käytössä olevan tiedon pohjalta. Luotettavuuden kannalta tärkeitä tekijöitä ovat edustava ja riittävän suuri otos, korkea vastausprosentti sekä kysymykset, jotka mittaavat oikeita asioita tutkimusongelmaan nähden. (Heikkilä 2014, 178.)

Tutkimuksen teoreettisen ja empiirisen osan tulisi opinnäytetyössä olla lähes saman mittaisia. Tässä opinnäytetyössä empiirinen osa on teoreettista osaa pidempi, sillä tutkimuksen kyselystä haluttiin tehdä mahdollisimman kattava. Kyselyn kattavuus pidensi empiiristä osaa, sillä tutkimuksessa haluttiin raportoida kysymysvalinnat, tutkimuksen tulokset sekä tulosten analysointi tästä huolimatta tarkasti.

Tässä tutkimuksessa käytettiin ainoastaan primäärilähteitä. Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä pyrittiin käyttämään mahdollisimman ajantasaisia sekä luotettavia lähteitä. Teoreettisessa osuudessa hyödynnettiin myös vanhempia lähteitä kuten

Kinnusen Lentopelko hallintaan kirjaa vuodelta 2001. Lähdettä käytettiin sen vanhuudesta huolimatta, sillä kyseinen kirja on ainoita lentopelkoa käsitteleviä suomalaisia kirjoja. Suomalaista lähdettä haluttiin hyödyntää, sillä kyselyn vastaajakunta koostui suurimmaksi osaksi suomalaisista. Kirjasta hyödynnettiin vain niitä osia, jotka eivät olleet tietonsa puolesta vanhentuneita ja vastasi tuoreempien lähteiden sisältöä. Kirjan avulla pystyttiin avaamaan lentopelon syitä ja aiheuttajia, jotka eivät ole tänä aikana muuttuneet. Asia tarkistettiin vertailemalla tuoreempiin lähteisiin. Kirjasta ei hyödynnetty minkäänlaisia tilastotietoja tai lukuja, sillä tämänkaltaiset tiedot ovat lähes 20 vuotta vanhassa kirjassa vanhentuneita eikä näin ollen käyttökelpoisia toimimaan tutkimuksen pohjana.

Tutkimuksessa käytetty tutkimusmenetelmä on paras mahdollinen suhteessa tutkimuksen tavoitteeseen. Tutkimuksessa haluttiin kartoittaa olemassa oleva tilanne, joten käytettiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää. Tiedonkeruumenetelmäksi valittiin kyselytutkimus. Se on tutkimuksen aiheeseen ja tavoitteeseen sopivin tiedonkeruumenetelmä, sillä se on soveltuvin mittaamaan tiettyä ilmiötä. Mittausmenetelmän oikea valinta, estää mittausmenetelmästä johtuvien mittausvirheiden syntymistä. Tutkimuksen mittari eli kyselytutkimus on laadittu selkeäksi ja vastaajalle helposti ymmärrettäväksi. Kyselyssä ei ole käytetty hankalaa sanastoa, tai käsitteitä. Kysymykset sekä vastausvaihtoehdot on muotoiltu yksiselitteisiksi. Mittarin kysymykset suunniteltiin tutkimuksen tavoitteita ja tutkimusongelmaa mukaillen, jotta kysymyksillä saadaan vastaus niihin asioihin, joita tutkimuksessa pyritään selvittämään. Hyvin luotu mittari vähentää mittarivirheiden syntymistä sekä parantaa tutkimuksen validiteettia.

Ennen kyselyn julkaisemista ohjaaja tarkisti kyselyn, jonka jälkeen siihen tehtiin ohjeiden mukaisesti muutoksia. Tämän jälkeen kysely testattiin koeryhmällä. Koeryhmän palautteen perusteella kyselyyn tehtiin pieniä muutoksia ennen kyselyn julkaisua. Koeryhmän vastauksista pystyttiin tarkistamaan, oliko kyselyn kysymykset ymmärretty oikein. Näillä toimenpiteillä pyrittiin varmistamaan ennen kyselyn julkaisua, että mittari on helposti ymmärrettävä, toimiva ja mittaa oikeita asioita.

Tuloksia tarkastellessa huomattiin, että kysymys numero 8 ja 9 olisi tulosten tulkinnan helpottamiseksi kannattanut esittää toisin. Kysymyksessä numero 8 olisi kannattanut kysyä vain yhtä lennon vaihetta, jota vastaaja pelkää eniten. Kysymyksessä numero 8 oli vastaajalla mahdollisuus valita useampi vaihtoehto, mitä lennon vaiheita hän pelkää eniten. Kysymyksessä numero 9 pyydettiin vastaajaa perustelemaan miksi hän pelkää juuri vastaamiaan lennon vaiheita. Jotkin vastaajista olivat vastanneet useamman

vastausvaihtoehdon, mutta eivät avoimessa vastauksessaan eritellyt, mitä lennon vaihetta he vastauksillaan tarkoittivat. Tämä vaikeutti hieman vastausten tulkintaa sekä vaarana oli mittausvirhe. Kysymyksen tarkoituksena oli saada selville tekijöitä, joiden vuoksi matkustaja pelkäävät tiettyjä lennon vaiheita. Tässä onnistuttiin. Tarkkojen prosentuaalisten tulosten antaminen vaikuttavista tekijöistä ei olisi ollut täysin luotettava mahdollisten tulkintavirheiden takia. Tuloksia ei kuitenkaan suunniteltu esitettäväksi prosentuaalisesti vain vaan luettelemalla tekijöitä, joten tällä virheellä ei ollut vaikutusta itse tulokseen. Tulosten tarkasteleminen olisi kuitenkin helpottunut sekä tarkentunut, jos vastaajia olisi pyydetty valitsemaan ainoastaan yksi vaihtoehto.

Tutkimuksen loppuvaiheessa kysymysten 5, 12 ja 16 vastausvaihtoehdossa huomattiin identtinen mittarivirhe. Vastausvaihtoehdoissa oli tapahtunut päällekkäisyyksiä. Kysymyksessä 12 kysyttiin, kuinka kauan vastaaja on kärsinyt lentopelosta. Vastausvaihtoehdoiksi annettiin ”Alle vuoden”, ”1–5 vuotta”, ”6–10 vuotta”, ”10–15 vuotta”, ”16–20 vuotta” ja ”yli 20 vuotta”. Vastausvaihtoehdot olivat muilta osin oikein, mutta neljännessä vastausvaihtoehdossa luki virheellisesti ”10–15 vuotta”, vaikka tässä kohdassa olisi tullut lukea ”11–15 vuotta”. Kysymysten 5 ja 16 vastausvaihtoehdoissa oli täysin vastaavanlaisesti vain yhdessä vastausvaihtoehdossa esiintyvä virhe. Näissä kohdissa kyselyä voidaan todeta tapahtuneen mittarivirhe. Mittarivirheet saattavat alentaa tutkimuksen reliabiliteettia. Tulosten jakautuminen vaihtoehtojen välille ei ole mittarivirheen takia täysin luotettava. Tällä virheellä ei ole kuitenkaan merkittävää vaikutusta vastausten kokonaisjakaumaan tai -tulokseen. Vastausvaihtoehdot, joissa virhe tapahtui eivät olleet tuloksen kannalta merkittävässä asemassa. Tämän takia kyseiset mittarivirheet eivät juurikaan alenna kyselyn luotettavuutta. Kyselyä tehdessä pyrittiin tarkkuuteen ja huolellisuuteen. Kysely tarkastettiin useaan kertaan ennen kyselyn julkaisemista vastaavanlaisten virheiden varalta sekä siitä luotiin useita paranneltuja versioita. Kysely tarkastettiin myös ohjaajan ja koejoukon toimesta. Useista tarkastuksista huolimatta kyseisiltä virheiltä ei onnistuttu välttymään.

Kyselyn luotettavuuden kannalta on tärkeää, että kohderyhmä on määritelty hyvin. Kohderyhmä oli selkeä, sillä kohderyhmään kuuluivat kaikki lentämistä pelkäävät henkilöt. Kohderyhmää ei haluttu rajata kansalaisuuden mukaan, sillä kohderyhmän tavoittaminen olisi tällöin saattanut olla liian haastavaa. Tällöin tavoitettua vastaajamäärää ei olisi välttämättä tavoitettu, joka olisi tältä osin heikentänyt tutkimuksen luotettavuutta. Kyselyn tavoitteena oli tavoittaa vähintään 100 vastaajaa, jotta tulos olisi mahdollisimman luotettava. Vähäisessä vastausmäärässä tulokset eivät ole yhtä luotettavia, sillä virheellisillä vastauksilla on tällöin suuri vaikutus tutkimustulokseen ja tällöin tutkimustulos saataisi olla harhainen.

Kohderyhmä ilmaistiin selkeästi kyselyä jakaessa ja saatekirjeessä, jotta vain kohderyhmään kuuluvat vastaisivat kyselyyn. Tästä huolimatta on aina riski, että kohderyhmään kuulumaton vastaa kyselyyn epähuomiossa. Tämän virheen mahdollisuus otettiin huomioon jo kyselyä suunniteltaessa. Kysymyksessä numero 6, vastaajalla oli mahdollisuus vastata, kuinka paljon hän pelkää lentämistä. Jos vastaaja vastasi, ettei pelännyt lentämistä loppui kysely hänen osaltaan. Kyselystä oli mahdollista erotella pois ei-lentopelkoisten vastaajien vastaukset, etteivät ne vääristäisi tutkimustuloksia. Tällä keinolla pystyttiin välttämään kohderyhmävirheen syntyminen.

Vastauksia tuli yhteensä 157, joista 143 oli kohderyhmältä. Kysymyksen 6 avulla saatiin vastauksista karsittua 14 vastausta, jotka eivät olleet kohderyhmältä. Tutkimuksen vastausmäärään voitiin olla tyytyväisiä, sillä se ylitii tavoitteena olleen 100 vastaajan määrän huomattavasti. Kyselyllä onnistuttiin tavoittamaan vastaajia kaikista muista ikäluokista paitsi yli 69-vuotiaista. Tätä ikäluokkaa ei todennäköisesti tavoitettu siksi, että kysely toteutettiin verkkokyselynä. Kyselyllä onnistuttiin tavoittamaan vastaajia molemmista sukupuolista, eri kansalaisuuksista, vastaajia, jotka olivat kärsineet lentopelosta eri pituisia aikoja sekä vastaajia, joiden lentopelko oli voimakkuuksiltaan erilaista. Vastaajaryhmän voidaan todeta olleen kattava.

Tutkimuksen arvioidaan mittaavan sitä mitä sen pitikin mitata. Vastaajat ymmärsivät esitetyt kysymykset sekä vastausvaihtoehdot niin kuin ne oli suunniteltu. Vastauksilla onnistuttiin saamaan vastaus tutkimusongelmaan. Tutkimusta voidaan kokonaisuuden perusteella pitää luotettavana mittausvirheestä huolimatta, sillä mittausvirheellä ei ollut juurikaan vaikutusta tutkimuksen tuloksiin.

6.4 Kehittämis- ja jatkotutkimusehdotukset

Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää matkailupalvelujen kehittämiseen. Sieväsen (2010) opinnäytetyön tutkimustuloksissa nousi esille Finnairin matkustamohenkilökunnan lisätiedon tarve lentopelosta. Tutkimukseni tuloksia voisi hyödyntää matkustamohenkilönkunnan koulutusmateriaalina. Tutkimuksen tuloksilla voitaisiin lisätä matkustamohenkilökunnan tietoutta lentopelon luonteesta, sen aiheuttajista sekä lentopelkoisen lentomatkustusvalinnoista, jotta matkustamohenkilökunta voisi entistä paremmin tukea lentopelkoisia matkustajia heidän tarpeidensa mukaisella tavalla. Lentoyhtiöt ja matkanjärjestäjät voisivat kehittää palveluitaan ja tarjota lisäpalvelua, jossa matkaa varatessa matkustaja voi valita vaihtoehdon, jossa kertoo pelkäävänsä lentämistä. Näin matkustamohenkilökunnalla olisi etukäteen tieto lentopelkoisesta matkustajasta, jolloin heillä olisi mahdollisuus käydä juttelemassa lentopelkoisen

matkustajan kanssa ennen lentoa sekä huomioida häntä enemmän lennon aikana. Lentopelkoisten matkustajien huomioimisella voidaan mahdollisesti vähentää heidän pelkoaan, lisätä matkustustiheyttä sekä mahdollisesti sitouttaa lentoyhtiöön.

Tässä tutkimuksessa on kartoitettu lentopelon taustoja sekä lentopelkoisten matkustajien matkustusvalintoja. Näiden tietojen pohjalta olisi mahdollista tehdä jatkotutkimusta palvelujen kehittämisestä. Tutkimuksessa huomattiin, että joillain vastaajista oli vääriä uskomuksia sekä tiedon puutetta lentämisestä. Vastaajat kokivatkin suurimman aiheuttajan lentopelolle olleen tuntemattoman pelko. Luvussa 2.4 kerrotaan, että pelko voimistuu kaiken tuntemattoman edessä. Tämän lisäksi luvussa kerrotaan, että useiden tutkimusten mukaan ihmisistä kehittyy sitä levollisempia lentomatkustajia, mitä enemmän he tietävät lentämisestä ja lentokoneista. Lentopelkoisten matkustajien lentotietouden lisäämisellä voitaisiin vähentää heidän pelkoaan. Vastaajista myös kolmannes kertoi, ettei tiedä lentopelkonsa aiheuttajaa. Mahdollisesti lentopelon aiheuttajan selvittämisellä, voitaisiin löytää kyseiselle henkilölle sopiva keino lentopelon helpottamiseksi.

Jatkotutkimuksessa voisi tutkia, olisiko lentoyhtiöiden tai matkanjärjestäjien kannattavaa järjestää lentopelkokursseja Suomessa. Tällä hetkellä ei löydy tietoa, että Suomessa lentoyhtiöt järjestäisivät kyseisiä kursseja, mutta maailmalla lentoyhtiöiden järjestämät kurssit ovat yleisiä. Sisällöltään kurssi voisi sisältää asioita, jotka tulivat tutkimustuloksissa esille, kuten tiedon lisääminen, väärien uskomusten korjaaminen sekä lentopelon aiheuttajien selvittäminen. Kursseilla voitaisiin hyödyntää uutta teknologiaa, kuten VR-laseja luomaan lentokoneympäristöä, ja totuttaa ihmisiä tällä tavoin tilanteeseen.

Toisena jatkotutkimuksena voitaisiin myös tutkia, olisiko lentoyhtiön tai matkanjärjestäjän kannattavaa luoda mobiiliapplikaatiota, jonka avulla voitaisiin vähentää lentopelkoisen ihmisen pelkoa ennen matkaa, ja matkan aikana. Mobiiliapplikaation tarkoituksena olisi antaa lentopelkoiselle matkustajalle tietoa lentokoneen toiminnasta, lennon turvallisuudesta, lennon kulusta sekä eri lennon vaiheista. Applikaatiota olisi mahdollisuus käyttää lennolla joko lentokoneen Wifi-yhteyden avulla tai applikaation voisi suunnitella toimivaksi offline-tilassa. Näin lentopelkoinen henkilö saisi tukea lentopelkoonsa myös lennon aikana, kun applikaatio antaisi reaaliaikaista tietoa lennonvaiheista ja lentokoneen toiminnasta. Tämä mahdollisesti lisäisi lentopelkoisen matkustajan kontrollin tunnetta. Lentopelkoisella henkilöllä saattaisi olla pienempi kynnys käyttää tämänkaltaista applikaatiota kuin ilmoittautua lentopelkokurssille. Applikaatio myös mahdollisesti sitouttaisi matkustajan käyttämään tätä palvelua tarjoavaa yhtiötä sekä vähentäisi matkustajan pelkoa, jolloin matkustajan matkustustiheys saattaisi kasvaa,

tuottaen taloudellista hyötyä yhtiölle. Jatkotutkimuksena voitaisiin tutkia, olisivatko lentopelkoiset kiinnostuneita käyttämään tämänkaltaista applikaatiota, voisiko se lievittää heidän lentopelkoaan sekä määritellä tarkemmin, mitä applikaation tulisi pitää sisällään.

Molemmissa jatkotutkimusehdotuksissa voitaisiin vastausten perusteella pohtia, kuinka paljon niistä olisi taloudellista hyötyä, sekä olisivatko ne kannattavia esimerkiksi lentoyhtiöille tai matkanjärjestäjille. Tutkimuksessa voitaisiin selvittää, ovatko jotkin lentoyhtiöt tai matkanjärjestäjät jo luoneet vastaavia palveluita lentopelkoisille, mitä ne pitävät sisällään sekä millainen kysyntä kyseisille palveluille on ollut.

6.5 Oma oppiminen

Opin opinnäytetyötäni tehdessä entistä parempia projektin suunnittelu- ja hallintataitoja. Etenkin projektisuunnitelman osana tehty yksityiskohtainen aikataulu osoittautui tärkeäksi osaksi projektin onnistumista, aikaa ollessa opinnäytetyötä varten vain 3 kuukautta. Hyvän suunnitelman sekä hyvin suunnitellun aikataulun ansioista tiedettiin, mitä oltiin tekemässä ja saatiin projekti etenemään aikataulun mukaan. Tämän ansiosta jotkin projektin osat valmistuivat jopa ennen suunniteltua päivämäärää.

Vaikka olen suorittanut paljon kursseja itsenäisesti opin opinnäytetyöni teosta silti paljon itsenäisestä työnteosta. Tämä työskentelytapa sopi minulle erittäin hyvin ja huomasin kehittyneeni itsenäisessä työskentelyssä yhä enemmän. Tämän projektin aikana sain itsevarmuutta luottaa omiin näkemyksiini ja taitoihini. Vaikka työskentelytapani oli itsenäinen, sain opinnäytetyön ohjaajalta arvokasta apua ja ohjausta opinnäytetyön viemiseksi oikeaan suuntaan.

Opinnäytetyötä tehdessäni kehityin huomattavasti tiedonhakutaidoissani sekä lähdekriittisyydessä. Opin tunnistamaan ja hakemaan luotettavia lähteitä aiempaa paremmin. Empiirisen tutkimuksen luominen oli minulle uutta sekä mieluisan aiheen vuoksi myös erittäin kiinnostavaa ja opettavaista. Tutkimus- ja tiedonkeruumenetelmiin tutustuminen sekä niiden toteuttaminen käytännössä opetti minulle paljon empiirisen tutkimuksen tekemisestä.

Ennen kaikkea huomasin, kuinka mieluinen projekti opinnäytetyön tekeminen itselleni oli. Vaikka käytin opinnäytetyön tekemisen paljon aikaa, ei sen tekeminen tuntunut silti raskaalta, sillä olin aidosti kiinnostunut aiheesta. Koen opinnäytetyöni aiheen hyödyttävän matkailualaa, minkä vuoksi työn tekeminen tuntui merkitykselliseltä. Näiden asioiden vuoksi mielenkiintoni ja motivaationi työn tekemistä kohtaan säilyi koko prosessin ajan.

Lähteet

Airbus 2019. A Statistical Analysis of Commercial Aviation Accidents 1958–2018. Luettavissa: https://cdn.aviation-safety.net/airlinesafety/industry/reports/Airbus-Commercial-Aviation-Accidents-1958-2018.pdf. Luettu: 20.2.2020.

Alajoki, P. 2010. Peloista rohkeaan elämään. Kustannus Oy Uusi Tie. Helsinki.

Aviation Safety Network 2020. Fatal accidents and fatalities per year for airliner. Luettavissa: https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php?cat=A1. Luettu: 18.2.2020.

Barone, E. 2015. This Is the Safest Place to Sit on a Plane. Time. Luettavissa: https://time.com/3934663/safest-seat-airplane/. Luettu: 29.2.2020.

Blatner, D. 2005. Lentoon! Kaikki mitä olet halunnut tietää lentämisestä. Kustannus Oy Majakka. Helsinki.

Boeing 2017. Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959 – 2017. Luettavissa: https://cdn.aviation-safety.net/airlinesafety/industry/reports/Boeing-Statistical-Summary-1959-2017.pdf. Luettu: 19.2.2020.

Boeing 2019. Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents. Luettavissa: https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/company/about_bca/pdf/statsum.pdf. Luettu: 11.04.2020.

BVA 2015. Les Français et les transports. Doméo; Société d'Édition de la Presse Régionale. Luettavissa: https://staticswww.bva-group.com/wp-content/uploads/2017/02/fichier_barometre_bva-domeo-presse_regionale-observatoire_de_la_vie_quotidienne-avril_20151eaf2.pdf. Luettu: 9.2.2020.

Daily-Mail 2015. Terrorism Poll. Luettavissa: http://www.comres.co.uk/wp-content/uploads/2015/11/Daily-Mail_Terrorism-Survey_November-2015.pdf. Luettu: 8.2.2020.

Euroopan parlamentti. Lentoturvallisuus. Luettavissa: https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/134/aviation-safety. Luettu: 23.4.2020.

Foreman, E. & Van Gerwen, L. 2008. Fly Away Fear: Overcoming Your Fear of Flying. Karnac Books Ltd.

Furman, B. 2014. Perhosia vatsassa: Apua pelkoihin, paniikkiin ja ahdistukseen. Lyhytterapiainstituutti Oy. Helsinki.

Godfrey, K. & Smith, A. 2011. Fly without fear: the only book you'll ever need to conquer your fear. Summersdale Publishers Ltd. Chichester.

Hellström, K. & Hanell, Å. 2003. Fobiat. Edita Prima Oy. Helsinki.

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Edita Publishing Oy. Helsinki.

Hyppönen, H. 2014. Pelon hinta. Tammi. Helsinki.

IATA 2018. Safety Report 2018. Luettavissa: https://libraryonline.erau.edu/online-full-text/iata-safety-reports/IATA-Safety-Report-2018.pdf. Luettu: 16.2.2020.

IATA 2019a. Fact sheet. Luettavissa: https://www.iata.org/pressroom/facts_figu-res/fact_sheets/Documents/fact-sheet-industry-facts.pdf. Luettu: 15.2.2020.

IATA 2019b. IATA Releases 2018 Airline Safety Performance. Luettavissa: https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2019-02-21-01/. Luettu: 17.2.2020.

ICAO 2019. ICAO Safety Report 2019. Luettavissa: https://cdn.aviation-safety.net/airline-safety/industry/reports/ICAO-Safety-Report-2019.pdf. Luettu: 19.2.2020.

Kananen, J. 2014. Verkkotutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Jyväskylä.

Keränen, M. 2015. 112 kampanjaviikko: Tutkimus suomalaisten asenteista. Luettavissa: https://www.112.fi/download/58302_112paivan_tutkimustulok-set_11022015.pdf?c9e08004105fd488. Luettu: 18.2.2020.

Kielitoimiston sanakirja. Suihkukone. Luettavissa: https://www.kielitoimistonsa-nakirja.fi/#/suihkukone. Luettu: 11.04.2020.

Kinnunen, P. 2001. Lentopelko hallintaan. WSOY. Helsinki.

Lönnqvist J., Henriksson M., Marttunen M. & Partonen T. 2017. Psykiatria. Kustannus oy Duodecim.

Momondo 2017. International Travel Survey 2016. Luettavissa: https://c1.momondo.net/assets/press/travel_survey_2017.pdf. Luettu: 9.2.2020.

Myllymäki, R. 2019. Onnistunut projekti. Osa 2: Lentoturmatutkinnan opit. Ketterät Kirjat Oy. Tuusula.

Noland, D. 2007. What Is the Safest Seat on a Plane. Popular Mechanics. Luettavissa: https://www.popularmechanics.com/flight/a1918/4219452/. Luettu: 29.2.2020.

Nummenmaa, L., Holopainen, M. & Pulkkinen, P. 2014. Tilastollisten menetelmien perusteet. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

Populus 2013. Virgin Atlantic Survey. Luettavissa: https://www.populus.co.uk/wp-content/uploads/poll-pdfs/virgin-atlantic-survey.pdf. Luettu: 20.2.2020.

Rinne, J. 2018. Lento-onnettomuudet lentoturvallisuuden kehittäjinä. Ketterät Kirjat Oy. Tuusula.

Savage, I. 2013. Research in Transportation Economics. Luettavissa: http://faculty.wcas.northwestern.edu/~ipsavage/436.pdf. Luettu: 11.04.2020.

Sievänen, R. 2010. Lentopelko matkustamohenkilökunnan näkökulmasta. AMK-opinnäytetyö. SAMK. Matkailun koulutusohjelma. Luettavissa: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/24850/Sievanen_Riikka.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Luettu: 3.5.2020.

Simo, M. 2017. Näitä suomalaiset pelkäävät: Eniten kuolemaa, toiseksi eniten toisiamme – pelkotutkija kertoo miksi. Länsiväylä. Luettavissa: https://www.lansivayla.fi/artikkeli/577575-naita-suomalaiset-pelkaavat-eniten-kuolemaa-toiseksi-eniten-toisiamme-pelkotutkija. Luettu: 16.2.2020.

Sheivachman, A. 2016. Analysis Shows Drop in Short-Term Airline Bookings to Europe After Brussels Attack. Skift. Luettavissa: https://skift.com/2016/04/11/analysis-shows-drop-in-short-term-airline-bookings-to-europe-after-brussels-attack/. Luettu: 11.2.2020.

UNWTO 2018. Mode of transport. Luettavissa: https://www.unwto.org/global-and-regional-tourism-performance. Luettu: 27.3.2020.

Vilkka, H. 2015. Tutki ja kehitä. PS-kustannus. Jyväskylä.

YouGov 2019. 2 Italiani su 10 hanno paura di volare. Luettavissa: https://it.yougov.com/news/2019/05/14/2-italiani-su-10-hanno-paura-di-volare/. Luettu: 10.2.2020.

Liitteet

Liite 1. Suomenkielinen kyselylomake

Lentopelon vaikutus matkustusvalintoihin

Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu Oy

Hyvä vastaanottaja!

Olen Haaga-Helia ammattikorkeakoulun matkailun liikkeenjohdon -koulutusohjelman restonomiopiskelija. Teen opinnäytetyötäni lentopelon vaikutuksesta matkustusvalintoihin. Opinnäytetyöni tavoitteena on lisätä tietämystä lentopelkoisten matkustajien matkustusvalinnoista. Lentoyhtiöt ja matkailualan yritykset voivat hyödyntää tutkimuksen tuloksia tavoittaakseen lentopelkoisten matkustajien tarpeet paremmin.

Tutkimus toteutetaan kyselylomakkeen muodossa. Kyselyn kohderyhmänä ovat lentopelosta kärsivät matkustajat. Kyselyssä on 26 kysymystä. Kyselyn tekemiseen menee noin 5-10minuuttia. Vastaamalla tähän kyselyyn annat minulle arvokasta apua opinnäytetyöni onnistumiseksi. Vastaukset ovat luottamuksellisia ja niitä käsitellään nimettöminä. Kysely on auki 27.3.2020 asti.

Kiitos jo etukäteen!

Essi Salmi
essi.salmi@myy.haaga-helia.fi

Lentopelon vaikutus matkustusvalintoihin

Taustatiedot

1. Sukupuoli *

- ◯ Mies
- ◯ Nainen
- ◯ Jokin muu
- ◯ En halua vastata

2. Ikä *

- ◯ 18-34-vuotias
- ◯ 35-54-vuotias
- ◯ 55-69-vuotias
- ◯ yli 69-vuotias

3. Minkä maalainen olet? *

4. Oletko koskaan matkustanut lentokoneella? *

- ◯ Kyllä
- ◯ En

5. Kuinka monta kertaa lennät keskimäärin vuodessa? *

- ◯ Vähemmän kuin kerran vuodessa
- ◯ 1-2 kertaa
- ◯ 3-5 kertaa
- ◯ 6-8 kertaa
- ◯ yli 8 kertaa

6. Pelkäätkö lentämistä? *

- ◯ Paljon
- ◯ Jonkin verran
- ◯ Hieman
- ◯ En ollenkaan

Lentopelon luonne

7. Lentämisessä pelkään... *

Voit valita useamman vaihtoehdon.

- ☐ Lentokonevikaa
- ☐ Turbulenssia
- ☐ Koneen kaappausta tai siihen kohdistuvaa hyökkäystä
- ☐ Kontrollin tunteen menettämistä
- ☐ Korkeutta
- ☐ Ahtautta
- ☐ Lukittua tilaa
- ☐ Lentokoneen alla olevaa tyhjyyden tunnetta
- ☐ Jotain muuta, mitä?

8. Mitkä lennon vaiheista pelottavat sinua eniten? *

Voit valita useamman vaihtoehdon.

- [ ] Kiitotiellä rullaaminen
- [ ] Nousu
- [ ] Ilmassa olo
- [ ] Laskeutumisen lähestyminen
- [ ] Laskeutuminen

9. Miksi äsken vastaamasi lennon vaiheet pelottavat sinua eniten? *

10. Lento-onnettomuuksista uutisoiminen on lisännyt lentopelkoani *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	○	○	○	○	○

11. Mikä on aiheuttanut lentopelkosi? *

Voit valita useamman vaihtoehdon.

- [ ] Traumaattinen kokemus
- [ ] Toisten traumaattiset kokemukset
- [ ] Tuntemattoman pelko
- [ ] Vanhemmilta opittu lentopelko
- [ ] Äidiksi tuleminen
- [ ] Ikääntyminen
- [ ] Tiedon puute lentämisestä
- [ ] Elämäntilanteen muutos
- [ ] Muut pelot
- [ ] En osaa sanoa
- [ ] Jokin muu, mikä?

12. Kuinka kauan olet kärsinyt lentopelosta? *

- ◯ alle vuoden
- ◯ 1-5 vuotta
- ◯ 6-10 vuotta
- ◯ 11-15 vuotta
- ◯ 16-20 vuotta
- ◯ yli 20 vuotta

Lentopelon vaikutus matkustusmuodon valintaan

13. Jos mahdollista, valitsen lentopelkoni vuoksi mieluummin toisen matkustusmuodon (esimerkiksi junan tai laivan) *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	◯	◯	◯	◯	◯

14. Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka matkaan kuluisi enemmän aikaa *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	◯	◯	◯	◯	◯

15. Lentopelkoni vuoksi suosin muita matkustusmuotoja, vaikka ne olisivat kalliimpia *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	◯	◯	◯	◯	◯

Lentopelon vaikutus lentomatkustusvalintoihin

16. Lentopelkosi huomioon ottaen, kuinka pitkiä lentoja pystyt maksimissaan lentämään? *

- ◯ En pysty lentomatkustamaan ollenkaan
- ◯ 1-2 tuntia
- ◯ 3-4 tuntia
- ◯ 5-6 tuntia
- ◯ 6-8 tuntia
- ◯ yli 8 tuntia

17. Suositko lentopelkosi vuoksi tiettyjä lentoyhtiöitä? *

- ◯ Kyllä
- ◯ En

18. Nimeä alle mitä lentoyhtiöitä suosit ja miksi. *

19. Lentopelkoni vuoksi istun mieluiten *

- ◯ Koneen etuosassa
- ◯ Koneen keskiosassa
- ◯ Koneen takaosassa
- ◯ Istumapaikan sijainnilla ei ole lentopelkoni kannalta merkitystä

20. Minkä takia istut mieluiten vastaamassasi osassa konetta? *

21. Lentopelkoni vuoksi istun mieluiten *

- ◯ Ikkunapaikalla
- ◯ Keskipaikalla
- ◯ Käytäväpaikalla
- ◯ Istumapaikalla ei ole lentopelkoni kannalta merkitystä

22. Minkä takia istut mieluiten kyseisellä paikalla? *

23. Lentopelkoni vuoksi suosin suoria lentoja välilaskujen sijaan *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	○	○	○	○	○

24. Lentopelkoni vuoksi suosin miehistöä, joka puhuu äidinkieltäni *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	○	○	○	○	○

25. Lentopelkoni vuoksi matkustan mieluummin matkakumppanin kanssa kuin yksin *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei eri eikä samaa mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	○	○	○	○	○

26. Lentopelkoni vuoksi lentokoneessa istuminen matkakumppanini vieressä lisää turvallisuuden tunnettani *

	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä
*	○	○	○	○	○

Liite 2. Englanninkielinen kyselylomake

Effect of fear of flying on travel choices

Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu Oy

Dear recipient!

I am studying tourism and hospitality management in Haaga-Helia University of applied sciences in Finland. I am doing my thesis on the effect of fear of flying on travel choices. My thesis aims to grow knowledge of and illustrate the effect of fear of flying on travel choices. Airlines and other travel related companies can use the results of the research to better cater to the needs of people with fear of flying.

Research is conducted via online survey. The focus group of this survey are people who feel nervous of flying or those who suffer from fear of flying. In this survey there are 26 questions. It takes approximately 5-10 minutes to answer. By answering this survey you are providing me with valuable data to help complete my thesis. All answers are confidential and are handled anonymously. Survey will be open until 27.3.2020.

Best regards,
Essi Salmi
essi.salmi@myy.haaga-helia.fi

Effect of fear of flying on travel choices

Background information

1. Gender *

- ◯ Male
- ◯ Female
- ◯ Other
- ◯ I don't want to answer

2. Age *

- ◯ 18-34 years old
- ◯ 35-54 years old
- ◯ 55-69 years old
- ◯ Over 69 years old

3. Nationality *

4. Have you ever travelled on an airplane? *

- ◯ Yes
- ◯ No

5. How many times on average do you fly per year? *

- ◯ Less than once per year
- ◯ 1-2 times
- ◯ 3-5 times
- ◯ 5-8 times
- ◯ Over 8 times

6. Are you afraid of flying? *

- ◯ Very afraid
- ◯ Reasonably afraid
- ◯ A little afraid
- ◯ Not at all afraid

Nature of fear of flying

7. What do you fear about flying? *

You can choose multiple options.

- ☐ Aircraft fault
- ☐ Turbulence
- ☐ Hijacking or outside attack on plane
- ☐ Feeling of lack of control
- ☐ Altitude
- ☐ Claustrophobia
- ☐ Inability to leave
- ☐ Feeling of emptiness underneath me
- ☐ Something else? If so, what?

8. Which of the flight phases are you the most afraid of? *

You can choose multiple options.

- [ ] Taxi
- [ ] Take-off
- [ ] Cruising
- [ ] Approach
- [ ] Landing

9. Why do the flight phases you chose scare you the most? *

10. News of aircraft accidents has increased my fear of flying *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	○	○	○	○	○

11. What has caused your fear of flying? *

You can choose multiple options.

- [ ] Traumatic experience
- [ ] Someone else's traumatic experience
- [ ] Fear of the unknown
- [ ] Inherited from parents
- [ ] Becoming a mother
- [ ] Ageing
- [ ] lack of knowledge in relation to flying
- [ ] Change in life situation
- [ ] Other fears
- [ ] I don't know
- [ ] Something else? If so, what?

12. How long you have suffered from fear of flying? *

- ◯ Less than a year
- ◯ 1-5 years
- ◯ 6-10 years
- ◯ 10-15 years
- ◯ 16-20 years
- ◯ over 20 years

Effect of fear of flying on form of transport

13. Due to my fear of flying, where possible, I will choose another form of transport (Eg train or boat) *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	◯	◯	◯	◯	◯

14. Due to my fear of flying, I prefer other forms of transportation, even if the journey would take longer *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	◯	◯	◯	◯	◯

15. Due to my fear of flying, I prefer other forms of transportation, even if they would be more expensive *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	◯	◯	◯	◯	◯

Effect of fear of flying on air travel decisions

16. Due to fear of flying, what is the longest amount of time you can spend on a plane *

- ◯ I can't travel by airplane at all
- ◯ 1-2 hours
- ◯ 3-4 hours
- ◯ 5-6 hours
- ◯ 6-8 hours
- ◯ Over 8 hours

17. Do you prefer certain airlines over others due to your fear of flying *

- ◯ Yes
- ◯ No

18. Name the companies that you prefer and explain why you prefer them. *

19. Due to my fear of flying, I prefer to sit *

- ◯ In the front of the airplane
- ◯ In the middle of the airplane
- ◯ At the back of the airplane
- ◯ I have no preference of seat location

20. Why do you prefer to sit that part of the plane? *

21. Due to my fear of flying, I prefer to sit *

- ◯ At a window seat
- ◯ In the middle seat
- ◯ In the aisle seat
- ◯ I have no preference of seat location

22. Why do you prefer to sit on that seat? *

23. Due to my fear of flying, I prefer to take direct flights, without stops *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	○	○	○	○	○

24. Due to my fear of flying, I prefer a same language cabin crew *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	○	○	○	○	○

25. Due to my fear of flying, I prefer to travel with a companion as opposed to alone *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	○	○	○	○	○

26. Due to my fear of flying, sitting next to my travel companion makes me feel safer during the flight *

	I strongly agree	I mostly agree	Neither agree nor disagree	I mostly disagree	I strongly disagree
*	○	○	○	○	○