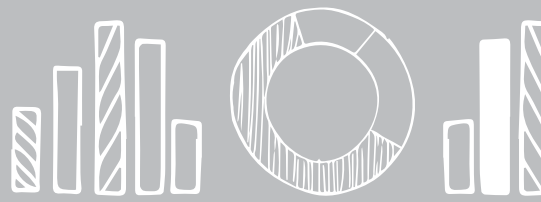


# 5



## TURVALLISUUSUHKIEN VAIKUTUS MATKAILIJAVIRTOIHIN LAPIN LENTOLIIKENTEEN NÄKÖKULMASTA

*Jussi-Pekka Mustalahti*



---

<b>JOHDANTO</b>	<b>82</b>
Johdatus aiheeseen	82
Aikaisemmat tutkimukset	83
Lentoliikenne Suomessa ja Lapissa	85
<b>TURVALLISUUS LENTOLIIKENTEESSÄ</b>	<b>86</b>
Turvallisuus	86
Lentoliikenteen turvallisuus ja uhkatekijät	86
Matkailijavirrat ja turvallisuus	89
<b>SÄHKÖPOSTIKYSELYN SISÄLLÖNANALYYSI</b>	<b>92</b>
Sähköpostikysely asiantuntijoille	92
Kyselyaineiston sisällönanalyysi	93
Tutkimusetiikka	95
<b>TURVALLISUUSUHAT LAPIN LENTOKENTTIEN PÄÄLLIKÖIDEN NÄKÖKULMASTA</b>	<b>96</b>
Aineiston hankinta	96
Näkemykset turvallisuushista ja niiden vaikutuksista	97
<b>YHTEENVETO</b>	<b>100</b>

# JOHDANTO

## JOHDATUS AIHEESEEN

Matkailun turvallisuudesta on viime aikoina keskusteltu paljon. Terrori-iskut ja niiden uhka sekä poliittinen epävarmuus ovat herättäneet turvallisuuteen liittyviä kysymyksiä. Erilaiset kriisit ja konfliktit lisäävät turvallisuusuuhkia ja yleistä epävarmuutta matkailussa. Turvallisuuskriisit ovat viime vuosina koskettaneet myös lentomatkailua: matkustajakone on ammuttu alas (Lentoposti, 2014), Euroopan lentokentällä on tapahtunut terrori-isku (Raeste, 2016) ja matkustajakone on kadonnut jäljettömiin (MTV, 2014). Välillisesti lentomatkailuun vaikutti myös hiljattainen Turkin vallankaappaus (Haapanen, 2016), joka aiheutti matkustajissa epävarmuutta. Näiden sekä monien muiden tapahtumien aiheuttaman pelon, epävarmuuden tai riskien takia osa matkailijoista on todennäköisesti pohtinut matkasuunnitelmiansa muuttamista.

Euroopassa tapahtuneet terrori-iskut ovat tuoneet turvallisuuden kysymykset ja vaikutukset lähemmäksi Suomea. Esimerkiksi lentomatkustuksen väheneminen Keski-Euroopan kohteisiin, kuten Pariisiin, on heijastunut myös Suomen matkailijamääriin. Toisaalta varsinkin kiinalaiset kokevat Suomen Lapin turvalliseksi matkakohteeksi. (MTV, 2017.) Yksittäiset kriisit tai tapahtumat eivät välttämättä säily ihmisten mielissä massiivisen informaatiotulvan maailmassa. Esimerkiksi kiinalaiset matkailijat peruivat jo maksettuja matkoja Pariisin terrori-iskujen vuoksi, mutta aiemmat kokemukset ovat osoittaneet, että vaikutukset jäävät todennäköisesti vähäisiksi ja lyhytaikaisiksi (Wakonen, 2016). Turvallisuudella on joka tapauksessa keskeinen rooli matkailussa ja muutokset turvallisuustilanteessa tai pelkkä turvallisuusuuhka voivat muuttaa turistivirtoja hyvinkin nopeasti.

Tämän tutkimuksen aiheena ovat turvallisuusuuhkien vaikutukset lentoliikenteen matkailijavirtoihin. Turvallisuusuuhkia lähestytään asiantuntijuuden näkökulmasta. Asiantuntijuutta edustavat Lapin ja Kuusamon lentokenttien päälliköt, joten mukana on myös alueellinen näkökulma. Lapin lentoliikenteestä vastaa kuusi lentokenttää: Enontekiö, Ivalo, Kemi-Tornio, Kuusamo, Kittilä ja Rovaniemi (Finavia / Lapin lentoasemat). Tarkasteluun on otettu mukaan Kuusamon kenttä, koska sen kautta kulkee merkittävä osa Itä-Lapin lentomatkailijoista. Tästä näkökulmasta aiheesta ei löytynyt aikaisempaa tutkimusta. Yleisemmin turvallisuuskriisien vaikutuksia matkailuun on tutkittu – esimerkiksi sitä, miten turvallisuuskriisit ovat vaikuttaneet alueiden tai kohteiden matkailijamääriin. Myös terrorismin vaikutuksia lentoliikenteen eri osa-alueisiin on tutkittu. Lentoliikenteestä puhuttaessa turvallisuus nousee usein esille. Turvallisuus voidaan nähdä ja sitä voidaan tarkastella monel-

la tavalla, esimerkiksi teknisenä turvallisuutena tai turvallisuuden tunteena. Tässä tutkimuksessa turvallisuutta käsitellään ennen kaikkea uhkien kautta.

Aihe on ajankohtainen ja tärkeä. Lentoliikenne on olennainen osa matkailua ja turvallisuus puolestaan on perusedellytys lähes kaikelle toiminnalle. Toki ihmiset ovat erilaisia riskien ja epävarmuuden sietämisessä. Myös Lapin näkökulmasta aihe on ajankohtainen, koska yhä useammat ulkomaalaiset matkailijat ovat löytämässä Lapin matkakohteena ja lentoliikenne mahdollistaa heidän pääsynsä Lappiin. Uusia lentoreittejä avataan, ja lisäksi matkustajia saapuu Lappiin tilauslennoilla. Aihe on myös henkilökohtaisesti kiinnostava tutkimuksen tekijälle, joka seuraa melko säännöllisesti alaan liittyvää uutisointia ja myöntää pohtineensa, haluaako turvallisuusuhkien vuoksi matkustaa perheensä kanssa esimerkiksi Keski-Eurooppaan.

Tutkimuskysymys muotoutui seuraavaksi: Millaisia vaikutuksia turvallisuusuhilla on lentoliikenteen kuluttajakäyttäytymiseen? Osakysymyksiä ovat: Millä tavoin lentoliikenteen kuluttajat reagoivat turvallisuustilanteiden muutoksiin? Millaisia vaikutuksia turvallisuusuhilla on lentomatkustuksen kysyntään? Tutkimuksen keskeiset käsitteet ovat matkailun turvallisuusuhat ja lentoliikenteen turvallisuus etenkin Lapin näkökulmasta sekä matkailun kuluttajakäyttäytyminen, joka on osa laajempaa matkailijavirran käsitettä. Teoreettinen viitekehys perustuu lentoliikenteeseen ja sen kohtaamiin turvallisuusuhkiin sekä siihen, miten turvallisuusuhat vaikuttavat kuluttajiin ja laajemmin matkailijavirtoihin.

Tutkimuksen aineisto kerättiin asiantuntijoille suunnatulla sähköpostikyselyllä, joka lähetettiin neljälle henkilölle. Vastaukset saatiin kolmelta asiantuntijalta. Kirjallisessa muodossa ollut aineisto analysoitiin käyttäen aineistolähtöistä sisällönanalyysiä. Näin vastausten antama tieto pyrittiin saattamaan tiiviimpään muotoon ja löytämään keskeisimmät vastauksista kumpuavat asiat.

Johdannon ja aikaisempien tutkimusten esittelyn sekä empiirisen kohteen esittelyn jälkeen tutkimus etenee teoriaosioon, jossa keskeisimmät käsitteet avataan ja liitetään tämän tutkimuksen kontekstiin. Sitä seuraavassa luvussa kuvataan aineiston hankintaan liittyneet toimenpiteet ja analyysimenetelmä sekä pohditaan tutkimuksen etiikkaa. Tämän jälkeen seuraa varsinaisen aineiston ja tulosten esittely. Tutkimus päättyy yhteenvetoon ja jatkotutkimusehdotuksiin.

## AIKAISEMMAT TUTKIMUKSET

Yhteiskuntatieteissä matkailun ja turvallisuuden kysymykset liittyvät muun muassa poliittisiin ja sosiaalisiin viitekehyksiin. Ajankohtaiset yhteiskunnal-

liset ilmiöt, kuten terrorismi, pandemiat ja sodat, vaikuttavat tutkimustee-moihin. Globaalimuutoksia ja kansainvälisiä suhteita painottava matkailun turvallisuuden tutkimus tarkastelee kansainvälisiä konflikteja ja kriisejä. Syys-kuun 2001 terrori-iskujen jälkeen matkailun turvallisuus sai suurta huomio-ta. Terrorismin vaikutukset ovatkin eräs laajimmin tutkituista turvallisuusai-heista matkailussa, vaikka se ilmiönä ja aiheena on suhteellisen nuori. Muina ajankohtaisina aiheina ovat säilyneet esimerkiksi infektiosairaudet, ympäris-tökatastrofit ja sodat. (Niemisalo & Iivari, 2013, s. 133–134.)

Lapilla on turvallisen matkakohteen maine, joten kriisit ja uhat muualla voi-vat koitua Lapin matkailun eduksi. Toisaalta Lappi on erityisen herkkä mai-neen menetykselle. Lisäksi Lappi on sijaintinsa vuoksi lentoliikenteestä riip-puvainen, joten jos lentomatkustus vähenisi esimerkiksi turvallisuuden ta-kia, vaikutukset näkyisivät myös Lapissa. (Iivari, 2012, 2016.)

Turvallisuus koetaan usein itsestäänselvyytenä, kun taas turvattomuuden vai-kutukset ovat moninaiset. Boksberger, Bieger ja Laesser (2007) toteavat kau-pallisen lentoliikenteen riskien havainnointianalyyysissään, että lentomatkustus koetaan usein turvattommaksi kuin mitä tilastot osoittavat sen olevan. Ih-miset helposti liioittelevat riskejä, koska riskiarviot eivät perustu faktoihin vaan havaintoihin. Koetut riskit puolestaan voivat joillekin aiheuttaa pelkotiloja.

Tutkimukset osoittavat selvästi terrorismin vaikuttavan lentoliikenteeseen. Esi-merkiksi Aimable ja Rosselló (2009) totesivat WTC-iskujen vaikutusten näky-neen lentoliikenteen globaalien luonteen vuoksi maailmanlaajuisesti. Lento-matkustajien määrät vähenivät myös Euroopassa. Toisaalta Aranan ja Leonin (2008) mukaan terrorismin vaikutukset pysyvät ihmisten mielissä keskimäärin vain kaksi kuukautta. Williams ja Baláz (2015) totesivat, että matkustamiseen liittyy aina riskejä, koska emme voi tietää tulevaisuutta, mutta matkailijat pyr-kivät kuitenkin valitsemaan vähemmän riskejä sisältäviä kohteita.

Hajibaba, Boztuğ ja Dolnicar (2016) tutkivat kriisien vaikutusta matkojen pe-rumiseen ja esittävät esimerkkejä siitä, miten kriisit voivat hetkessä lopettaa matkailun tiettyyn kohteeseen. Uhkien ja riskien mieltämisessä on havaittu olevan alueellisia eroja. Esimerkiksi aasialaisten on väitetty mieltävän riskit ja uhat yleensä suuremmiksi kuin länsimaiset turistit (Law, 2006, Hajibaban ym., 2016, s. 49 mukaan). Esimerkiksi SARS-virus vähensi matkailua Aasias-sa heti, kun tieto siitä levisi: WTTC:n mukaan matkailijamäärät laskivat jopa 70 % (Duval, Cooper, Hall & Timothy, 2007, s. 223). SARS ei lentokonemat-kustamon kaltaisissa suljetuissa tiloissa leviä helposti, mutta yleinen mielipi-de muotoutui sellaiseksi, että on vaarallista matkustaa Aasiaan tai sieltä pois (Mason, 2005, Duvalin ym., 2007, s. 223 mukaan).

## LENTOLIIKENNE SUOMESSA JA LAPISSA

Suomen ilmailuviranomainen Trafi myöntää luvat ilmailun organisaatioille ja myös valvoo luvan saaneita tahoja. Lentoturvallisuuden perustaso perustuu kansainvälisiin säädöksiin ja niitä täydentäviin kansallisiin määräyksiin, joita Trafi toimivallallaan valvoo. (Vuola, 2012, s. 21.) Lentokenttäverkostoa Suomessa ylläpitää Finavia. Sen tehtäviin kuuluu matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkastus, kiitoteiden kunnossapito sekä turvallisten lentoonlähtöjen ja laskeutumisten varmistaminen. Finavian kaiken toiminnan lähtökohtana on turvallisuus. (Finavia / Tietoa Finaviasta.) Globalisointuneessa maailmassa Suomenkin lentoliikenteen toimintaympäristöön ovat 2000-luvulla vaikuttaneet monet ulkoiset tekijät, jotka osoittavat lentoliikenteen olevan erityisen herkkä maailmanlaajuisille ilmiöille (Vuola, 2012, s. 7). Vuonna 2015 Suomessa yleiselle lentoturvallisuudelle haasteita toivat juuri maailmanpoliittiset kysymykset, kuten kasvava terrorismin uhka (Finavia / Vuosikertomus 2015, s. 58).

Lapin kuudesta lentokentästä Rovaniemi on suurin lähes puolella miljoonalla matkustajallaan vuodessa. Matkustajamäärällä mitattuna se oli vuonna 2016 Suomen kolmanneksi suurin lentokenttä. Kittilän lentokentälle saapui samana vuonna noin 260 000 ja Ivaloon noin 180 000 matkustajaa. Kuusamossa matkustajia oli alle 80 000 ja Kemi-Torniossa hieman yli 60 000. Pienin kenttä on Enontekiöllä. Siellä miltei kaikki matkustajat (vuonna 2016 reilut 20 000) ovat kansainvälisiä ja saapuvat joulukuussa. Kemi-Torniossa kansainvälisiä matkustajia on vain pieni osa. Kaikilla muilla Lapin lentokentillä kansainvälisten matkailijoiden osuus kasvoi selvästi vuonna 2016. (Finavia / Matkustajat 2016.) Suomen lentoliikenne kokonaisuudessaan on vahvasti riippuvainen Helsinki-Vantaan lentokentästä, jonka matkustajamäärät ovat moninkertaiset muihin kenttiin verrattuna (noin 17 miljoonaa matkustajaa vuosittain). Kotimaan lentoliikenteen vahvin kasvu tulee Lapin liikenteeseen kansainvälisiltä reiteiltä vaihtavista matkustajista, mutta jonkin verran myös uusien suorien reittien myötä Euroopasta. (Finavia, 2017.)

Monilla etäisillä alueilla lentoliikenne on mahdollistanut matkailun kasvun, ja ilman lentoliikennettä Lappi olisikin monen ulkomaalaisen matkailijan saavuttamattomissa (Kilpjärvi & Aho, 2013, s. 36). Lapissa matkailun ongelmana on pitkään ollut riittävien lentoyhteyksien puuttuminen, Helsinki-Vantaan jatkolentoyhteyksien haasteet ja lentolippujen korkeat hinnat. Matkailun kasvu on kuitenkin tullut viime vuosina kansainvälisiltä markkinoilta, mikä vahvistaa lentoliikenteen tärkeyttä Lapin matkailussa. (Lapin liitto, 2015, s. 29.)

# TURVALLISUUS LENTOLIIKENTEESSÄ

## TURVALLISUUS

Turvallisuudella käsitteenä on monia merkityksiä. Turvallisuutta voidaan tarkastella sekä yksilöiden että valtioiden näkökulmasta (Iivari, 2012, s. 20). Turvallisuudeksi voidaan ymmärtää esimerkiksi haitan tai vaaran aiheuttajan poissaolo ja turvalliseksi sellainen järjestelmä, jossa riskin määrä on hyväksyttävällä tasolla ja turvallisuutta voidaan mitata (ks. Iivari, 2012, s. 20). Englannin kielessä turvallisuudelle on kaksi sanaa *security* ja *safety*. Ensin mainitulla on perinteisesti tarkoitettu jonkin kohteen suojelemista jotakin vahinkoa aiheuttavaa vastaan. *Safety* taas määrittellään yleensä ihmisten suojelemiseksi erilaisten ympäristön tapahtumien ja toimien seurauksilta. Seurauksilta, joissa henki tai terveys ei ole uhattuna. (Tarlow, 2006, s. 46.)

Vahingot kohdetta tai ihmisiä kohtaan voivat pilata matkan, mutta niillä on myös merkittäviä kielteisiä vaikutuksia koko matkailutoimialaan (Tarlow, 2006, s. 46). Termejä *security* ja *safety* käytetään matkailuun liittyvien turvallisuusvälikohtausten yhteydessä rinnakkain, vaikka ne perusolemukseltaan ne eroavat toisistaan. *Security* viittaa matkailijoiden kärsimiin haittoihin toisten tahallaan aiheuttamista teoista, kuten terrorismista, rikollisuudesta, poliittisesta levottomuudesta ja sodista. (Ks. Fuchs & Pizam, 2011, s. 300–301.) *Safety* taas viittaa matkailijoille vahingossa tapahtuviin onnettomuuksiin ja turistien, kuten luonnonkatastrofeihin ja tartuntatauteihin (ks. Fuchs & Pizam, 2011, s. 301). Tässä tutkimuksessa turvallisuusuhkia tarkastellaan enimmäkseen *security*-näkökulmasta eli huomion kohteena ovat pääosin ihmisten aiheuttamat uhkakuvat, kuten terrorismi. Toisaalta *safety*-näkökulmaakaan ei voi jättää huomiotta, sillä esimerkiksi maailmanlaajuinen tartuntatauti-epidemia vaikuttaisi todennäköisesti merkittävästi lentoliikenteen matkailijavirtoihin. Tarkastelun kohteena ovat siis turvallisuusuhat, joilla voi olla vaikutusta laajemmin matkailuun ja lentoliikenteeseen.

## LENTOLIIKENTEEN TURVALLISUUS JA UHKATEKIJÄT

Turvallisuus tai sen puute voi vaikuttavaa matkailuun yleisesti, kohteesta riippumatta: matkailua vähennetään tai jopa vältetään, koska jokin turvallisuusuhka koetaan suureksi. Turvallisuusuhka voi koskea myös tiettyä kohdetta, aluetta tai maata, jolloin matkailijat jättävät matkustamatta sinne. Turvallisuuden tavoittelu voi lisätä matkailua kotimaahan tai lähialueille. Vaikka kansainvälinen matkailu kasvaa nopeasti, yli 80 % kaikesta matkailusta tapahtuu edelleen kotimaassa (Veijola, Ilola & Edelheim, 2013, s. 17). Matkailu ja matkailijat voidaan määritellä monella tavoin, ja käytännössä matkailua

on usein mahdotonta erottaa ihmisten muusta toiminnasta, koska se on osa mobilisoitunutta yhteiskuntaa. Ihmiset matkustavat monista syistä: osa matkustaa työnsä vuoksi, osa tapaa ystäviään ja sukulaisiaan ja osa on lomamatkalla tai viettää matkalla pidemmän aikaa, esimerkiksi pitäessään välivuotta. Tilastoissa näkyvät myös pakon vuoksi matkalle lähteneet, kuten sotaa, köyhyyttä ja luonnonmullistuksia paossa olevat. (Veijola, Ilola & Edelheim, 2013, s. 16–19.)

Luonnon ja ihmisten aiheuttamat kriisit ja tapahtumat heikentävät helposti matkailijoiden luottamusta ja vaikuttavat heidän käyttäytymiseensä riippumatta siitä, miten todellisia riskit ovat. Yhteiskunnan ollessa yhä liikkuvampi ja verkottuneempi erilaisten tapahtumien vaikutuksetkin näkyvät ja tuntuvat selvemmin. (Cooper, 2012, s. 341.) Matkailu onkin hyvin altis erilaisille turvallisuutta koskeville muutoksille, ja jo mielikuva riskistä voi aiheuttaa kauaskantoisia seurauksia matkailupalveluille ja -yrityksille. Turvallisuus vaikuttaa merkittävästi matkakohteen valintaan (Iivari, 2012, s. 15–16). Se, milloin ihminen ylipäätään kokee olonsa turvalliseksi, on yksilöllistä ja vaihtelee tilanteen mukaan. Sitä ei voida mitata tai määrittää, koska turvallisuuden tai turvattomuuden tunne syntyy ihmisen subjektiivisessa mielikuvituksessa ja kuvitelmissa. (Laitinen, 2003, Härkösen, 2012, s. 18–19 mukaan.)

Katastrofien vaikutukset heijastuvat kauaksi, jopa maapallon toiselle puolelle: jos oman maan kansalaisia on mukana jossakin katastrofissa, ihmisten turvallisuuden tunne heikkenee (Iivari, 2012, s. 16). Terrorismi, arabikevään tapahtumat ja muut levottomuudet ovat lisänneet turvallisuuden merkitystä matkakohteita koskevissa valinnoissa. Useimmille matkailijoille turvallinen matkakohde on houkuttelevampi kuin turvaton. Mitä suurempi on konfliktin riski kohteessa, sitä vähemmän se houkuttelee matkailijoita. (Niemisalo & Iivari, 2013, s. 129, 133.)

Matkakohteen tai alueen turvallisuustilanne heijastuu myös lentoliikenteeseen varsinkin kohteissa, joihin merkittävä osa matkailijoista saapuu lentämällä. Pitkillä välimatkoilla lentoliikenne on ainoa nopea ja tehokas henkilöliikenteen muoto (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015, s. 11). Lentoliikenteen globaalit turvallisuuskysymykset ovatkin erittäin merkittäviä esimerkiksi Lapin matkailussa. Lapin voidaan sanoa olevan matkailubrändi, joka on erityisen herkkä kriisien vaikutuksille ja positiivisen julkisuuskuvan menetykselle (Iivari, 2016).

Lentomatkustamisen turvallisuus on lisääntynyt, ja lentoliikenne onkin tilastojen mukaan turvallisin kulkumuoto. Etenkin teknologia ja koulutus sekä onnettomuuksien perusteellinen analysointi ovat lisänneet lentomatkusta-



misen turvallisuutta. (Oster, Strong & Zorn, 2013, s. 148–149.) Tilastot osoittavat liikennesuoritetta kohti tapahtuneiden onnettomuuksien vähentyneen eli lentoliikenteen turvallisuus on kokonaisuudessaan parantunut, ja myös muihin kulkumuotoihin verrattuna onnettomuudet ovat harvinaisia (Alhroth & Pöllänen, 2011, s. 32, 35). Ihmiset kuitenkin kokevat lentoliikenteen paljon vaarallisemmaksi kuin mitä tilastot kertovat (Boksberger ym., 2007, s. 90).

Millaisia uhkia matkailun turvallisuutta kohtaan sitten on? Pizam ja Mansfield (2006, s. 3–4) esittävät neljä mahdollista turvallisuustilannetta, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti matkailun järjestelmään: 1) rikollisuuteen liittyvät (esimerkiksi kidnappaus), 2) terrorismi, 3) sota, 4) siviili- ja poliittiset levottomuudet (esimerkiksi kansannousu ja vallankaappaus). Viime aikoina etenkin terrorismia on esiintynyt myös matkailullisesti merkittävillä alueilla. Sodat ovat monilla alueilla jatkuneet pitkään, mutta matkailun näkökulmasta niillä ei välttämättä ole kovin suurta merkitystä. Vallankaappaukset voivat vaikuttaa suurestikin matkailuun – esimerkiksi Turkin vallankaappaus näkyi suomalaistenkin matkailussa, koska Turkki on ollut suomalaisten suosima matkakohde (Haapanen, 2016).

Lentoliikenteen onnettomuudet ovat harvinaisia, mutta niiden seuraukset voivat olla vakavia. Onnettomuudet voivat tapahtua missä tahansa lennon vaiheessa. Ne kohdistuvat yleensä matkustajiin ja matkustamohenkilökuntaan, mutta myös ihmiset maan pinnalla voivat olla vaarassa. Osa riskeistä liittyy yksittäisiin henkilöihin lennolla. (Ks. Duval ym., 2007, s. 216–217.) Myös media on kiinnostunut lento-onnettomuuksista. Turvallisuusvälikohdat ovat merkittäviä uutisaiheita, ja kun jotain tapahtuu, tapahtumista tehdään perusteellisia analyysejä ja yksityiskohtaisia raportteja. Joskus media voi antaa väärää tietoa ja liioitella riskejä. (Pizam & Mansfield, 2006, s. 9.)

Vuoden 2001 World Trade Centerin terrori-iskujen yksi seuraus oli, että matkailijoiden määrä väheni Euroopassa ja maailmanlaajuisestikin, ei vain Yhdysvalloissa tai New Yorkin osavaltiossa (Aimable & Rossello, 2009, s. 145–146). Lentoliikenne yhdistää maita toisiinsa, ja kun yksi lentoliikenteen keskeisistä maista joutuu turvallisuusuhan uhriksi, sen vaikutukset tuntuvat maailmanlaajuisesti (Aimable & Rosselló, 2009, s. 158). Matkailu johonkin kohteeseen voi myös loppua hetkelliseksi lähes kokonaan. Esimerkiksi Tuni-siassa suurimmat matkatoimistot evakuoivat matkailijansa ja peruivat kaikki varauksensa kymmenen päivän sisällä terrori-iskun jälkeen (Burrows, & Hutchinson, 2015, Hajibaban ym., 2016, s. 49 mukaan). Lentoliikenne on aina ollut erityisen herkkä terrorismille (Economic Analytical Unit, 2003, Aimablen & Rossellón 2009, s. 146 mukaan). Lentoliikenteen järjestelmä on monimutkainen ja lentokentällä on lukuisia ei toimijoita, joten kokonaisuus

on haavoittuva. Lentokentät ovat myös portteja eri maihin ja siksi merkittäviä kohteita. (Aimable & Rossello 2009, s. 146; Pizam & Mansfield, 2006, s. 9.) Terrorismiin ja muihin uhkiin on Suomenkin lentokentillä varauduttu kansainvälisen sääntelyn johdosta lisätoimenpiteillä ja laitteilla, mikä aiheuttaa kustannuksia ongelmia eikä välttämättä lisää turvallisuutta (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015, s. 60).

Kansainvälinen matkailija voi olla bioturvallisuusuhka eli hän voi levittää matkustaessaan tarttuvia tauteja. Esimerkiksi lintuinfluenssan osalta UNWTO perusti nopeasti bioturvallisuusmenetelmän. Lintuinfluenssa onkin ennakoitavissa menetelmän avulla, toisin kuin vaikkapa terroristi-iskut. (Cooper, 2012, s. 341–342.) Terrorismi onkin kaikkein tuhoisin lyhytaikainen matkailukohteisiin vaikuttava turvallisuusuhka ja massaturismikohteet ovat terroristeille tavoiteltu kohde. Monet turistikohteet ovat kansallisia symboleja ja niihin kohdistuvat iskut vaikuttavat koko maahan ja sen kulttuuriin sekä talouteen. Lisäksi näin saavutetaan usein paljon uhreja ja välitön masajulkisuus. (Pizam & Mansfield, 2006, s. 12–13.) Terrori-iskujen on kuitenkin havaittu pysyvän matkailijoiden mielissä vain tilapäisesti, jopa vain parin kuukauden ajan, minkä jälkeen psykologiset vaikutukset alkavat heiketä (Fleischer & Buccola, 2002, Aranan & Leonin, 2008, s. 300 mukaan).

Terrorismi ja maailmanlaajuiset tautiepidemiat ovat uhkia, joihin matkailuteollisuuden on varauduttava nykyään kaikkialla maailmassa. Suomelle uhat voivat olla myös mahdollisuus, sillä Suomi koetaan turvalliseksi, puhtaaksi ja saasteettomaksi matkakohteeksi. Toisaalta nämä uhat voivat vaikuttaa ihmisten yleiseen liikkuvuuteen ja vähentää lentomatkastamista myös Suomeen. Kohteena Suomi on useimmille kaukana ja merten takana ja siksi vaikeasti saavutettavissa muuten kuin lentämällä (Iivari, 2012, s. 39.) Lapin matkailun kasvu on pitkälti ulkomailta tulevan lentoliikenteen varassa. Aasian markkinoiden näkökulmasta lentäminen on lähes poikkeuksetta ainoa tapa saapua Lappiin. Venäläisistä matkailijoista osalle Lappi on automatkan päässä, mutta esimerkiksi Pietarin ja Moskovan näkökulmasta Lappi on melko kaukana. Myös kotimaan suuret väestökeskittymät ovat kaukana Etelä-Suomessa. Suomessa maantieteellisesti laajana, harvaan asuttuna ja aluerakenteeltaan hajanaisena maana lentoliikenteen merkitys korostuu myös kotimaan sisäisissä kuljetuksissa (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015, s. 11).

## MATKAILIJAVIRRAT JA TURVALLISUUS

Ihmisten liikkuminen on toisen maailman sodan jälkeen lisääntynyt ja laajentunut koko ajan. Kotimaisen ja kansainvälisen matkailun kasvua ovat lisänneet etenkin tulojen ja matkustamiseen käytettävissä olevan ajan lisään-

tyminen. (Cooper & Hall, 2013, s. 47.) Ilmiönä matkailua voidaan tarkastella eri tasoilla. Makrotasolla sitä tarkastellaan kokonaisuutena esimerkiksi mallien tai turistivirtojen avulla tai matkailun taustalla olevien yleisempien merkitysten näkökulmasta. Mikrotasolla tarkastellaan yksilön näkökulmasta muun muassa matkailun psykologiaa ja matkustamisen syitä. Nämä ta-  
sot kytkeytyvät toisiinsa, sillä matkailun kokonaisuudessa on kyse yksilöiden muodostamasta summasta. Mesotaso pyrkii yhdistämään yksilön ja laajemman näkökulman. (Cooper & Hall, 2013, s. 47.)

Makrotason matkailijavirtoihin vaikuttaa esimerkiksi etäisyys, jossa ei ole kyse vain absoluuttisesta etäisyydestä vaan myös käytettävissä olevista reiteistä sekä matkustamiseen kuluva ajasta ja vaivasta. Maiden väliset yhteydet ja historia (esimerkiksi kolonialistiset suhteet), lähtö- ja kohdemaan kulttuurin samanlaisuus tai erilaisuus sekä työperäinen maahanmuutto vaikuttavat osaltaan kansainvälisiin matkailijavirtoihin. Matkailijavirtoja ohjailevat myös jotkin voimakkaat vetovoimatekijät, kuten ilmasto. Pohjoisen kylmistä maista matkustetaan etelään etsimään lämpöä. (Cooper & Hall, 2013, s. 54–55.) Myös Lapin talvinen sää houkuttelee matkailijoita.

Mesotasolla tarkastellaan muun muassa matkustamisen motivaatiota, mahdollisuuksia ja muotoja elämän eri vaiheissa. Elämänsä elämän käännekohtat, kuten lasten syntymä ja eläköityminen, vaikuttavat matkustamiseen sekä yksilötasolla että laajemmin ja kytkevät näin toisiinsa yksilön, ikäluokan ja yhteiskunnan sosiaaliset rakenteen. (Cooper & Hall, 2013, s. 65–66.)

Yksilötasolla voidaan puhua matkailijan kuluttajakäyttäytymisestä. Esimerkiksi lomamatkan valinta vaatii usein paljon aikaa ja harkintaa, ja matkaan käytetään huomattavasti rahaa. (Swarbrooke, & Horner, 2007, s. 3–4.) Kuluttajakäyttäytymisessä on kyse siitä, miksi ihmiset ostavat sen tuotteen minkä ostavat ja kuinka he tekevät päätöksensä (Swarbrooke & Horner, 1996, Swarbrooken & Hornerin, 2007, s. 6 mukaan). Matkustuspäätöksiin vaikuttavat muun muassa aiempi matkustuskokemus, persoonallisuus ja sosiodemografiset tekijät. Myös mahdolliset turvallisuutta koskevat huolet vaikuttavat matkustamista koskeviin valintoihin. Iän myötä turvallisuutta koskevan huolen on havaittu lisääntyvän, mutta kaikkein eniten huolissaan turvallisuudesta ovat perheet, joissa on pieniä lapsia. Korkeasti koulutetut ovat yleensä muita vähemmän huolissaan turvallisuudesta. (Sömnez & Graefe, 1998, s. 125–126.) Ne, joilla on paljon aiempaa matkustuskokemusta, ovat muita kiinnostuneempia uusista kulttuureista ja luonnonläheisyydestä. Vähemmän matkustaneille taas esimerkiksi nostalgia, romanttiset kokemukset ja turvallisuus ovat tärkeitä. (Pearce & Lee, 2005, Cooperin & Hallin, 2013, s. 65 mukaan).

Turvallisuus vaikuttaa suuresti lentoyhtiön ja matkakohteen valintaan (Swarbrooke & Horner, 2007, s. 142). Esimerkiksi lentomatkan ostamiseen sisältyy kuitenkin aina riskejä, koska kyseessä on aineeton tuote ja se voidaan kokea vasta maksamisen jälkeen (Boksberger & Craig-Smith, 2006, Williamsin & Balázin, 2015, s. 272 mukaan). Riskien kokeminen perustuu usein omiin havaintoihin eikä totuudenmukaisiin riskiarvioihin (Boksberger ym., 2007, s. 90). Tunteuttomia ja hallitsemattomia riskejä voidaan liioitella, ja ne voivat aiheuttaa myös pelkoja (Slovic, 2000, Boksbergerin ym., 2007, s. 90 mukaan).

Muutokset turvallisuustilanteessa voivat muuttaa turistien riskiarviota ja heijastua näin matkustuspäätöksiin. Matkailijat peruvat matkansa, eivät tee varauksia turvattomaksi koettuun kohteeseen ja siirtyvät turvallisimmille alueille tai palaavat kotiin, jos he jo ovat kohteessa. Matkustuspäätös voidaan perua kokonaan tai sitä voidaan lykätä tai valita jokin turvallisempi kohde. Arviot riskistä ja turvallisuudesta vaikuttavat myös liikennevälineen valintaan. (Ks. Cooper & Hall, 2013, s. 12; Pizam & Mansfield, 2006, s. 7.) Maailma on ennalta-arvaamaton, ja niin ovat myös yksilöt toteuttaessaan tai muuttaessaan matkasuunnitelmiaan (Sömnez & Graefe, 1998, s. 125).

Lentoliikenteellä on keskeinen rooli globaaleissa matkailijavirroissa. Jos lentokoneet, tietyt lentoyhtiöt tai vain lentämällä nopeasti ja vaivattomasti saavutettavissa olevat kohteet koetaan turvattomiksi, vaikutukset näkyvät matkailijavirroissa. Esimerkiksi vuonna 2003 SARS-viruksen pelko vaikutti moniin laajan Aasiaan ulottuvan reittiverkoston omaaviin lentoyhtiöihin, kuten American Airlinesiin ja Singapore Airlinesiin. SARS-viruksen takia matkailijat eivät uskaltaneet lentää Aasian kohteisiin tai paikallisviranomaiset määräsivät lennot peruutettaviksi. (Duval ym., 2007, s. 223.)

Poliittiset, taloudelliset, sosiaaliset ja teknologiset muutokset muovaavat koko ajan matkailun toimintaympäristöä. Nykyään tietoa saadaan eri puolilta maailmaa muutamissa sekunneissa, joten kaukanakin tapahtunut katastrofi heijastuu nopeasti matkustajien valintoihin ja viime hetken matkustuspäätöksiin. Tässä nopean tiedonvälityksen ja liikkumisen maailmassa matkustajavirtojen ennakoiminen on yhä vaikeampaa. (Iivari, 2012, s. 14.)

Perinteisesti matkailu on keskittynyt taloudellisesti kehittyneimmille alueille, kuten Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan. Suuren keskiluokan vaurastuminen kehittyvissä talouksissa, kuten Kiinassa ja Intiassa, on merkittävästi edesauttanut matkailun jatkuvaa kasvua. Matkailua koskevat globaalitason tilastot kuvaavat maapallon eri alueille saapuvien matkailijoiden määrää ja kehitystä. Maailmanlaajuisesti matkailuun ovat vaikuttaneet maailmansodat ja muut merkittävät kansainväliset konfliktit, monia maita yhtä aikaa kohdan-

nut lama, energian hinnan nopeat nousut ja tartuntatautien leviäminen. Mitä paikallisemmalla tasolla tilastoja tarkastellaan, sitä selvemmin näkyvät yllättävien tapahtumien vaikutukset. (Cooper & Hall, 2013, s. 48–52.)

## SÄHKÖPOSTIKYSELYN SISÄLLÖNANALYYSI

### SÄHKÖPOSTIKYSELY ASIANTUNTIJOILLE

Tutkimuksen aineisto kerättiin asiantuntijoilta sähköpostikyselyllä. Kyselyssä käytettiin avoimia kysymyksiä, jotta asiantuntijoiden tieto saataisiin esille mahdollisimman laajasti. Ilmiöstä haluttiin luoda mahdollisimman tarkka kuva. Alustavan suunnitelman mukaan asiantuntijoita oli tarkoitus haastatella, mutta lentoliikenteen turvallisuusmääräyksistä johtuen kysely toteutettiin kirjallisesti. Asiantuntijoiden oletettiin olevan kykenevän vastaamaan kysymyksiin kirjallisesti. Kysely on laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmä, jossa halutaan tietää mitä ihminen ajattelee. Kyselyn ja haastattelun jyrkkä erottelu ei ole aina mielekästä. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 72.) Kysely ja haastattelu eroavat kuitenkin toisistaan siten, että kyselyssä tiedonantaja itse täyttää kyselylomakkeen, kun taas haastattelussa haastattelijalla esittää kysymykset ja kirjaa vastaukset muistiin (Eskola, 1975, Tuomen & Sarajärven, 2009, s. 72 mukaan). Haastattelussa voi toistaa kysymyksen, oikaista väärinkäsityksiä, selvittää ilmausten sanamuotoja ja keskustella tiedonantajan kanssa. Postikyselyssä tällaisia mahdollisuuksia ei ole. Lisäksi kyselyn lähettäjä olettaa, että vastaajat haluavat, kykenevät ja pystyvät ilmaisemaan itseään tarkoittamallaan tavallaan kirjallisesti. Avoimet vastaukset voivat postikyselyssä jäädä niukkasanasiksi. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 73–74.)

Laadullisessa tutkimuksessa ei pyritä tilastollisiin yleistyksiin vaan esimerkiksi ymmärtämään tiettyä toimintaa tai kuvaamaan ilmiötä. Siksi on tärkeää, että vastaajat on tutkittavasta ilmiöstä mahdollisimman paljon tietoa tai kokemusta. Tiedonantajia ei siis voi valita sattumanvaraisesti. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 85–86.) Tässä tutkimuksessa lentokentän päälliköt valittiin kyselyn vastaajiksi heidän työnkuvansa perusteella. Oletuksena oli, että lentokentän päälliköt ovat toimineet alalla jo jonkin aikaa ja tuntevat alaa laajemminkin. Heillä on kokonaisvaltainen kuva lentoliikenteestä liitännäistoimineen, joissa turvallisuudella on merkittävä rooli. Lapin lentokenttien päälliköillä on myös alueellista näkökulmaa. Toisaalta Lapin lentokentät ovat melko pieniä ja lentoliikenne niillä on kausittaista, joten lentoliikenteen globaalit turvallisuusuhat eivät välttämättä näy samalla tavalla kuin suuremmilla lentokentillä.

Sähköpostikyselyssä vuorovaikutuksen välineenä ovat kysymykset ja niihin annettavat vastaukset sekä sähköpostin saateteksti. Tähän liittyy joitakin haasteita. Tekstiin perustuvasta viestinnästä puuttuvat suullisen viestinnän vihjeet. Emme tiedä vastaajasta paljoakaan emmekä pysty tulkitsemaan esimerkiksi vastaajan luotettavuutta tai varautuneisuutta toisin kuin kasvokkain tehtävässä haastattelussa. Emme voi tulkita sanomaa ja sen uskottavuutta puhutavan tai äänensävyn perusteella. Ratkaisevana ja miltei ainoana keinona on sanallinen viestintä: millaisia sanoja valitaan, miten ilmaukset muotoiluun ja millainen on tekstin rakenne. (Tiittula, Rastas & Ruusuvuori, 2005, s. 221–223.)

Avoimet kysymykset laadittiin siten, että niiden avulla pystyttäisiin vastaamaan tutkimuskysymyksiin (liite 3). Kysymykset muotoiltiin niin, että vastaaja ei voi vastata pelkästään ”kyllä” tai ”ei”. Vaarana oli vastausten jääminen liian yleisluontoisiksi, koska vastaustilanteessa ei voinut enää tarkentaa kysymyksiä eikä esittää lisäkysymyksiä. Tämä pyrittiin huomioimaan kysymysten laadinnassa. Kysymykset muotoituivat lopulliseen asuunsa pitkällisen hiomisen jälkeen, ja prosessin edetessä ne pyrittiin liittämään yhä tiiviimmin tutkimuksen teoriaan. Kysymysten määrä rajattiin seitsemään, jotta kysely ei olisi liian pitkä. Joitakin mielenkiintoisia kysymyksiä jätettiin pois kyselyn laajuuden tai kysymysten epärelevanttiuden takia. Ensimmäiset kysymykset koskivat Suomen lentoliikennettä, seuraavissa oli esillä Lapin näkökulma, ja kaksi viimeistä kysymystä liittyivät lentoliikenteen turvallisuuteen yleisemmin.

## KYSELYAINEISTON SISÄLLÖNANALYYSI

Sähköpostikyselyllä kerätty aineisto analysoitiin sisällönanalyysiä käyttäen. Sisällönanalyysi on perusanalyysimenetelmä, jota voidaan käyttää kaikissa laadullisen tutkimuksen perinteissä. Sitä voidaan pitää sekä väljänä teoreettisena kehyksenä että yksittäisenä metodina. Sisällönanalyysi voidaan toteuttaa aineistolähtöisesti, teoriaohjaavasti tai teorialähtöisesti. Näitä erottaa toisistaan analyysin päättelyprosessin muoto: tulkinta haetaan induktiivisen (yksittäisestä yleiseen), abduktiivisen (päättelyä parhaaseen saatavilla olevaan selitykseen) tai deduktiivisen (yleisestä yksittäiseen) päättelyn logiikan kautta. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 91, 95, 99.)

Aineistolähtöisessä analyysissä pyritään tutkimusaineistosta käsin luomaan teoreettinen kokonaisuus niin, että aikaisemmilla havainnoilla, tiedoilla ja teorioilla tukittavasta ilmiöstä ei pitäisi olla mitään tekemistä analyysin tai lopputuloksen kanssa. Teorialähtöisessä analyysissä sitä vastoin nojaututaan tiettyyn teoriaan tai malliin, ja sen pohjalta määritellään tutkimuksen keskeiset käsitteet. Näiden kahden väliin asettuu teoriaohjaava analyysi, jossa

teoriaa käytetään analyysin apuna mutta analyysiyksiköt valitaan aineistosta käsin. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 95–97.) Tässä tutkimuksessa lähestymistavaksi valittiin lopulta aineistolähtöinen analyysitapa, koska aineistoa saatiin sen verran vähän, että aluksi käytettäväksi aiottu teoriaohjaava analyysi ei enää tuntunut toimivalta.

Koska aineisto kuvaa tutkittavaa ilmiötä, sisällönanalyysin tavoitteena on – käytettiinpä aineistolähtöistä, teoriaohjaavaa tai teorialähtöistä menetelmää – luoda siitä sanallinen ja selkeä kuvaus. Toisin sanoen aineisto pyritään järjestämään tiiviiseen ja selkeään muotoon kadottamatta kuitenkaan sen sisältämää informaatiota. Hajanaisen aineiston informaatioarvo kasvaa, kun tieto on mielekästä, selkeää ja yhtenäistä. Aineiston käsittelyn perustana on looginen päättely. Aineisto hajotetaan osiin, käsitteellistetään ja kootaan uudella tavalla loogiseksi kokonaisuudeksi. (Ks. Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 108.) Sisällönanalyysi tarjoaa mahdollisuuden uusiin oivalluksiin, lisää tutkijan ymmärrystä tutkittavasta ilmiöstä tai tuottaa tietoa käytännön toimista (Krippendorff, 2004, s. 18). Yleisohjeena analyysin toteuttamisessa voi käyttää seuraavaa: aineistosta valitaan tarkkaan rajattu kapea ilmiö ja kerrotaan se hyvin tarkkaan, ja muu jätetään pois. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 92–93).

Aineistolähtöisen analyysin aluksi perehdytään huolellisesti aineistoon, joka on muutettu kirjalliseen muotoon, ellei se ole alun perin tässä muodossa. Tämän jälkeen aineisto pelkistetään: pilkotaan esimerkiksi tutkimustehävää kuvaavien ilmaisujen avulla osiin sekä merkitään ja listataan keskeiset ilmaisut. Seuraavaksi pyritään löytämään merkityistä ilmaisusta samankaltaisuuksia ja/tai eroavaisuuksia, joiden perusteella toisiinsa liittyvät ilmaisut ryhmitellään eli klusteroidaan ja yhdistetään samaan luokkaan. Jokainen luokka nimetään sen sisältöä kuvaavalla otsikolla. Havaintojen ryhmitely voi edetä alaluokasta, yläluokkaan ja pääluokkaan. Klusterointia seuraa abstrahointi eli käsitteellistäminen, jolloin aineistossa esiintyvistä kielellisistä ilmaisuista edetään teoreettisiin käsitteisiin ja johtopäätöksiin. Näistä luokitelluista havainnoista voidaan muodostaa eräänlainen yleistys, tyyppiesimerkki. Lopuksi kirjoitetaan yhteenveto luokittelujen, käsitteellistysten ja mahdollisten tyyppittelyjen myötä syntyneiden johtopäätösten perusteella. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 92–93, 109–111.)

Sisällönanalyysin haasteena on, että tutkimuksen tekijän on itsensä tuotettava analyysin kehys ja koska kyse on oikeastaan keksimisen logiikasta, jolle ei ole olemassa sääntöjä tai menetelmiä, jotka oikein toteutettuina tuottaisivat oikeita tulkintoja. Tulokseen vaikuttaa tutkijan oma vastaanottokyky, ymmärrys, oivallus ja onnekkuus. Vaikka menetelmässä käytetään keksimisen logiikkaa, mitä tahansa tutkimusongelmaan tai tehtävään liittyvääkään ei

voi nostaa esille, vaan tutkijan on pystyttävä vakuuttamaan lukija tutkimuksen uskottavuudesta. (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 100.)

Oma analyysini aluksi tulostin vastaukset paperille ja kävin kysymyskohtaisesti läpi jokaisen vastauksen läpi sekä kirjoitin yhteenvedon, joka sisälsi kaikkien vastaajien vastaukset kaikkiin kysymyksiin. Tässä vaiheessa tiivistin vastaukset tiiviimpään muotoon niiden sisällön mukaan (esimerkiksi miten uhat konkreettisesti näkyvät). Muotoilin siis vastaukset hieman yleisempään muotoon. Tiivistettyyn versioon tekstiä tuli noin yhden sivun verran. Yhteenvedosta alleviivasin eri väreillä vastauksia yhdistäviä tekijöitä. Samalla oli jo helppo nähdä eroavaisuuksia, koska aineistoa oli niin niukasti. Yhteenvedosta erottautuivat uhkien näkökulmasta luokat, jotka oli jo kysymyksiä suunniteltaessa huomioitu ja analysoinnin pohjalta muodostui kolme luokkaa: Suomi, Lappi ja yleinen.

## TUTKIMUSETIIKKA

Tutkimusetiikan näkökulmasta oli tärkeää pohtia, miten lentokenttien päälliköiden vastaukset esitetään tuloksia esiteltäessä. Jo etukäteen päälliköt ja etenkin heidän työnantajansa Finavia olivat kiinnostuneita aineiston käytöstä. On tavallista, että organisaation johto antaa ensin luvan tutkimukselle nähtyään esimerkiksi tutkimussuunnitelman, ja vasta sitten työntekijät päättävät osallistumisestaan (Kuula, 2011, s. 145). Tässä tutkimuksessa lähestyttiin kuitenkin suoraan vastaajia, koska lentokenttien päälliköiden nimet sähköpostiosoitteineen olivat saatavilla Finavian lentokenttäkohtaisilla internetsivuilla. Päälliköt itse ilmoittivat tarvitsevansa luvan ylemmältä taholta. Näihin ylempiin tahoihin (organisaatioiden ns. riskienhallintaan) ei oltu suoraan yhteydessä tutkijan taholta. Yhteenvedo koko kyselyaineistosta piti kuitenkin lähettää Finavian turvallisuusvastaavalle tarkastettavaksi.

Tuloksia raportoitaessa piti siis miettiä, miten vastaajat tulevat ilmi tekstissä, käytetäänkö lentoasemien nimiä ja miten sähköpostikeskusteluihin voi ylipäänsä viitata tiukkojen turvallisuusehtojen sallimissa rajoissa. Tutkittavia tulee tutkimuksen kaikissa vaiheissa varjella ja kunnioittaa, eikä tutkittavien nimiä saa mainita ilman lupaa (Vilkkä, 2015, s. 30). Tunnistettavuuden estäminen on yksi keskeisimmistä ihmistieteiden tutkimuseettisistä normeista, ja nimettömyys ja tunnistamattomuus ovatkin usein itsestään selvyysai-  
neistoa ja tuloksia esitettäessä. Tutkittavia tulee suojella mahdollisilta kielteisiltä seurauksilta, joita heidän tunnistamisensa tutkimusjulkaisussa saisi aikaan. (Kuula, 2011, s. 201.)

Epäselvyyksien estämiseksi ja molemminpuolisen luottamuksen rakentamiseksi anonymiteetistä ja tutkimuksesta ylipäätään annettiin lisätietoa sähkö-



postikyselyn tutkimusetiikka avaavassa suostumiskirjeessä (ks. Vilkka, 2015, s. 30–31). Myös valmiin raportin käytöstä ja mahdollisesta julkaisemisesta kerrottiin vastaajille. Suostumiskirjeen pohjana käytettiin Lapin yliopiston matkailututkimuksen valmista tutkimussuostumusta, jota hieman muokattiin tähän tutkimukseen sopivaksi (liite 4). Vastaajille annettiin suostumuskirjeessä mahdollisuus vaikuttaa aineiston käyttöön. Tutkittaville onkin aineistonhankintatavasta riippumatta annettava tietoa aineiston käytöstä ja esimerkiksi siitä mihin tutkimuksiin aineistonkäyttö lupaa pyydetään. Nämä tiedot ovat tärkeitä myös siksi, että ne voivat vaikuttaa vastaajien haluun osallistua tutkimukseen. (Kuula, 2011, s. 99–101.) Lentokenttien päälliköiden halukkuus osallistua tutkimukseen madaltui selvästi, kun aluksi suunnitellut haastattelut vaihdettiin sähköpostikyselyksi.

## TURVALLISUUSUHAT LAPIN LENTOKENTTIEN PÄÄLLIKÖIDEN NÄKÖKULMASTA

### AINEISTON HANKINTA

Tutkimuksen aineisto kerättiin Lapin lentokenttien päälliköiltä kyselylomakkeella, joka lähetettiin sähköpostitse (liite 3). Tähän menetelmään päädyttiin lähinnä vastaajien työnantajan vaatimuksesta. Alun perin aineisto oli tarkoitus kerätä haastattelemalla lentokenttien päälliköitä Skype-videopuhelupalvelun avulla. Sähköpostikeskusteluissa kävi kuitenkin ilmi, että lentokenttien päälliköt eivät saaneet antaa haastatteluja ilman Finavian riskienhallinnan ohjeistusta. Ensi kontaktia seurasi parin viikon hiljaisuus, jona aikana ohjeistusta oli tulkittu niin, että haastatteluja ei toteuteta vaan kysymykset tulee toimittaa vastaajille sähköpostitse ja he vastaisivat niihin kirjallisesti. Ohjeena oli myös, että yhteenveto koko vastausaineistosta tulee lähettää Finavian turvallisuushenkilölle.

Alkuperäisenä ajatuksena oli kerätä aineisto Lappiin lentävien lentoyhtiöiden turvallisuudesta vastaavilta henkilöiltä. Näiden henkilöiden löytäminen osoittautui kuitenkin hankalaksi. Lentoyhtiöiden verkkosivulta tietoja ei löytynyt. Myöskään Suomessa lentoliikenteen turvallisuusasioista vastaavan Trafin asiantuntija ei kyennyt antamaan tietoja. EU- ja ETA-maiden lentoyhtiöt eivät tarvitse etukäteisliikenne ja -lentolupia, joten niiden turvallisuudesta vastaavien henkilöiden kanssa ei ole säännöllistä yhteydenpitoa.

Lisäksi kävi ilmi, että Trafi ei voi luovuttaa turvallisuushenkilöiden tietoja ulkopuolisille, vaikka sillä näitä tietoja olisikin. Näin ollen aineisto päätettiin kerätä Lapin lentokenttien päälliköiltä. Aineiston olisi voinut kerätä myös suoraan lentomatrustajilta, mutta tämä ei tuntunut realistiselta näin pienessä tutkimuksessa. Lisäksi turvallisuusuhka on aiheena arkaluontoinen käsiteltäväksi ainakin lentokentällä tapahtuvana henkilökohtaisena haastatteluna. Kuten aineistonkeruu osoitti, aihe on arkaluontoinen myös viranomaisille. Tämä on hyvä tietää ja huomioida lentoliikenteen turvallisuutta tutkittaessa.

## NÄKEMYKSET TURVALLISUUSUHISTA JA NIIDEN VAIKUTUKSISTA

Kyselyyn vastaajille annettiin viikko aikaa palauttaa lomake. Kolme päällikköä vastasi määräaikaan mennessä. Yksi lentokentän päällikkö, joka oli lupautunut vastaamaan, ei yhteydenotoista huolimatta vastannut kyselyyn lopulta lainkaan.

Avoimille kysymyksille tyypillisesti osa vastauksista jäi sisällöltään niukaksi. Kaikista vastauksista laadittiin yhteenveto, jonka tarkoitus oli yksinkertaistaa päälliköiden vastauksia ja luoda vastauksista pelkistettyjä ilmauksia aineistolähtöisen sisällönanalyysiin tapaan. Koska aineisto jäi melko pieneksi, varsinaista karsimista ei juurikaan tarvinnut tehdä. Tuloksia raportoitaessa esitetään usein myös lainauksia analysoidusta aineistosta. Tässä niitä ei esitetä aineiston pienuuden, vastaajien anonymiteetin varmistamisen ja aiheen arkaluontoisuuden takia.

Lomakkeessa kysyttiin aluksi Suomea koskevia asioita, minkä jälkeen käsiteltiin Lapin lentoliikennettä ja lopuksi lentoliikennettä yleisemmin. Aineisto myös luokiteltiin näiden teemojen mukaan, vaikka vastaukset eivät olleetkaan täysin teemasidonnaisia. Vastauksissa oli eroavaisuuksia, ja ne antoivat aiheeseen erilaisia näkökulmia.

Lappi on lentokenttien päälliköiden mielestä turvallinen matkakohde. Tästä kertovat kasvavat matkustajamäärät ja lisääntyneet suorat lennot. Lappi ei kuitenkaan ole erityisasemassa eikä suojassa yleisiltä turvallisuusuhilta. Jos esimerkiksi halu matkustaa lentämällä vähenisi turvallisuusuhan vuoksi, se vaikuttaisi myös Lapin matkailuun. Myös terrori-isku vaikuttaisi Lapin turvallisuuskuvaan, mutta matkailu ei kuitenkaan välttämättä romahtaisi sen takia – näin arvioi asiaa yksi kyselyyn vastannut lentokentän päällikkö. Mahdollisen kriisin sattuessa sen ajankohdalla olisi merkitystä, koska Lapin matkailu on vahvasti sesonkiluonteista. Lentokenttien päälliköt toivat myös esiin sen, että jokainen matkustaja valitsee itse kohteensa ja turvallisuudenkin merkitys vaihtelee asiakasakohtaisesti.

Lappia koskevat siis samat turvallisuusuhat kuin muitakin alueita ja matkakohteita, vaikka turvallisuusuhan todennäköisyys koetaankin keskimääräistä pienemmäksi. Matkakohteen perusluonne sekä matkailijoiden ja lentoliikenteen määrä vaikuttavat yleensäkin turvallisuusuhan kokemiseen. Esimerkiksi Euroopan suurkaupungit koetaan turvattommiksi kuin Euroopan harvaan asutut reuna-alueet. Lappi mielletään matkakohteena puhtaaksi, rauhalliseksi ja turvalliseksi, mutta toisaalta Lapin matkailu on herkkä lentoliikennettä koskeville yleisille turvallisuushille, koska useimmille ulkomaisille matkailijoille Lappi on saavutettavissa vain lentoteitse. Lapin matkailu perustuu siis osittain turvallisuuteen, jonka menettämällä voisi olla isot seuraukset. Lentoliikenne mahdollistaa matkailun reuna-alueille, mutta turvallisuusuhan aiheuttama lentoliikenteen väheneminen näkyy vastaavasti matkailun vähentymisenä näilläkin alueilla (ks. esim. Aimable & Rossello, 2009, s. 146; Iivari, 2012, s. 39; Pizam & Mansfield, 2006, s. 9).

Turvallisuuskriisien vaikutukset ovat usein paikallisia. Oman maan kansalaisten joutuminen osaksi kriisiä kauempanakin voi kuitenkin vaikuttaa turvallisuuden kokemiseen myös lähtöalueella (Iivari, 2012, s. 14). Toisaalta jokin matkakohde – kuten Lappi – saattaa hyötyä toisten kohteiden turvattomuudesta. Kriisit eivät välttämättä vähennä matkailua, vaan matkailijat valitsevat turvalliseksi arvioimiaan kohteista. Matkailun toimintaympäristö on nykyään vaikeasti ennakoitavissa ja matkailijat peruvat ja muuttavat suunnitelmiaan nopeasti (Iivari, 2012, s. 14).

Terrorismi voi muuttaa hetkessä matkailijavirtoja ja jopa lopettaa ne tiettyyn kohteeseen (Hajibaba ym., 2016, s. 49). Terrorismi voi myös lisätä kaiken kaikkiaan pelkoa ja vähentää matkustamista. Ihmiset saattavat liioitella riskejä, koska ne perustuvat omiin havainnoiteihin eivätkä faktoihin. (Ks. esim. Boksberger ym., 2007; Cooper & Hall, 2013; Williams & Balaz, 2015.) Toisaalta turvallisuus on hyvin yksilöllinen kokemus eli samat asiat ja tilanteet voivat olla toisille turvallisia ja toisille turvattomia (Laitinen, 2003, Härkösen, 2012, s. 18–19 mukaan). Turvallisuus on keskeinen asia matkailussa mutta hyvin vaikeasti hallittavissa ja ennakoitavissa. Lisäksi matkustamiseen sisältyy aina turvallisuusriskejä, vaikka tilastot osoittavatkin esimerkiksi lentokoneiden olevan paljon turvallisempia kuin monet muut liikennevälineet (Oster ym., 2013, s. 148–149; Williams & Baláz, 2015, s. 272).

Terrorismin uhkaa tuskin pystytään täysin koskaan poistamaan. Mahdollisen Lapissa tapahtuvan terroriteon vaikutuksia matkailuun ja sen turvallisuuskuvaan on vaikea arvioida. Terroriteon laajuus ja luonne varmasti vaikuttaisivat seurauksiin, samoin sen ajankohta. Turvallisuusuhan osuminen esimerkiksi joulusesongin aikaan vaikuttaisi todennäköisesti enemmän kuin sen ajoittu-

minen hiljaisempaan aikaan. Lapin lentokenttien päälliköt eivät osanneet juurikaan arvioida sitä, miten kauan mahdollisen terrori-iskun vaikutukset kestäisivät. Usein vaikutusten on kuitenkin todettu olevan lyhytaikaisia, Wakosen (2016) sekä Aranan ja Leonin (2008) mukaan keskimäärin kaksi kuukautta.

Suomeen kohdistuvat turvallisuusuhat ovat lentokenttien päälliköiden mukaan samankaltaisia kuin muuallakin maailmassa. Kuten Lappi, myös koko Suomi koetaan kuitenkin turvalliseksi kohteeksi. Jos turvallisuusuhkien takia valmiutta uhkien torjuntaa Suomessa nostettaisiin, se tapahtuisi viranomaisen toimesta. Toisaalta näin voidaan ajatella jo tapahtuneen, kun turvatarkastuksia ja valvontaa on kiristetty – turvallisuusuhkiin varaudutaan normaaleilla turvatoimilla. Toisaalta asia voidaan nähdä niin, että Suomessa ei ole erityisiä turvallisuusuhkia. Turvallisuusuhkien aiheuttamat pelot kohdistuvat yleensä niiden maiden kohteisiin ja lentoyhtiöihin, joissa terrori-iskuja ja muita kriisejä jo on tapahtunut. Matkailijat reagoivat turvallisuusuhkiin hyvinkin nopeasti vaihtamalla kohdetta tai perumalla matkansa.

Kuten aiemmin jo on todettu, lentoliikenne on erityisen herkkä maailmanlaajuisille ilmiöille ja turvallisuushille. 2000-luvulla Suomenkin toimintaympäristöön ovat vaikuttaneet monet ulkoiset tekijät. Suomessa yleiselle lentoturvallisuudelle haasteita tuovat juuri maailmanpoliittiset kysymykset, esimerkiksi terrorismin uhka. (Finavia / Vuosikertomus 2015.) Siksi Suomenkin lentokentillä on kansainvälisten sääntelyjen mukaisesti lisätty turvatoimenpiteitä ja kehitetty laitteita terrorismin ja muuttuvien uhkien torjumiseksi (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2015, s. 60).

Lapin lentokenttien päälliköt uskoivat lentoliikenteen turvallisuusuhkien pysyvän tulevaisuudessa nykyisen kaltaisina. Muualta maailmasta tuleviin uhkiin pyritään Suomessa varautumaan ja niitä pyritään estämään turvajärjestelyillä. Yksi vastaaja arvioi lentoliikenteen uhkien olevan tulevaisuudessa samanlaisia kuin muidenkin liikennemuotojen. Toinen vastaaja mainitsi uutena uhkana lentoliikenteelle miehittämättömät pienilma-alukset.

Vain suuret konfliktit ja kriisit ovat vaikuttaneet matkailuun toimialana ja sen myötä lentoliikenteeseen kokonaisuudessaan (Cooper & Hall, 2013, s. 48–52). Esimerkiksi vuonna 2001, jolloin WTC-iskut tapahtuivat, matkustajamäärät laskivat koko maailmassa (Aimable & Rose, 2009, s. 145). Myös SARS-epidemia vaikutti hyvin laajasti, mutta vaikutukset olivat lähinnä alueellisia ja kohdistuivat niihin lentoyhtiöihin, joilla oli säännöllistä lentoliikennettä epidemia-alueella (Duval ym., 2007, s. 223). Lentoliikenteeseen maailmanlaajuisesti vaikuttavien konfliktien seuraukset näkyisivät myös Lapissa.

# YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, vaikuttavatko turvallisuusuhat lentoliikenteen matkailijavirtoihin. Asiaa tutkittiin asiantuntijoiden näkökulmasta, Lapin lentokenttien päälliköille suunnatulla kyselyllä. Aineiston keruu osoittautui haasteelliseksi ja saatu aineisto jäi toivottua pienemmäksi. Lapin kuudella lentoasemalla on viisi päällikköä, joista kolme saatiin lopulta mukaan tutkimukseen. Haastattelemalla aiheesta olisi todennäköisesti saanut monipuolisempia tuloksia. Alun perin tarkoitus olikin haastatella lentokenttien päälliköitä, mutta heidän työnantajiltaan ei saatu tähän lupaa.

Lapin matkailua kasvattavat nykyään lähinnä ulkomaiset matkailijat, joista valtaosa saapuu Lappiin lentäen. Kuusamossa, Kittilässä, Ivalossa ja Rovaniemellä kansainvälisten matkailijoiden osuus kasvoi vuonna 2016 yli 20 % (Finavia / Matkustajat 2016). Lappi on turvallisen matkakohteen maineessa. Lapin on myös arvioitu hyötyneen muun Euroopan turvallisuuskriiseistä. Turvallisuus on todennäköisesti vaikuttanut osaltaan matkailun kasvuun. Lisäksi siihen on varmasti vaikuttanut yksinkertaisesti saavutettavuuden paraneminen.

Tutkimuksen tulokset viittaavat samaan kuin aiemmat tutkimukset: turvallisuusuhat vaikuttavat lentomatkustajien kuluttajakäyttäytymiseen. Ihmiset peruvat matkojaan tai vaihtavat kohdetta tai lentoyhtiötä nopeasti turvallisuustilanteiden vuoksi. Kohteet, joissa turvallisuusuhkia on ollut, menettävät matkailijoita niille kohteille, jotka koetaan turvallisemmiksi. Lapin matkailun yksi valteista onkin ollut turvallisuus. Toisaalta lentokentän päälliköillä ei ollut turvallisuuden merkityksestä yhtenäistä näkemystä. Matkakohteen vallinnan henkilökohtaisuus oli yksi kyselyssä esiin nousseista asioista. Turvallisuusuhkien vaikutuksia tulisikin ehkä kysyä lentomatkustajilta.

Tutkimuksen lähtökohtana oli, että lentokentän päällikkö pystyy hahmotamaan laajasti koko lentoliikenteen, myös siihen liittyvät turvallisuusuhat. Tavoitteena oli saada näin tutkittavien avulla uutta tietoa aiheesta. Saadussa suppeassa aineistossa oli kuitenkin vastauksia, jotka eivät antaneet juuri minäkäänlaista tietoa: osa vastauksista oli lyhyitä ja ympärilyhyitä eikä niistä aina pystynyt arvioimaan, mitä vastaaja on tarkoittanut. Avointen kysymysten tyypillinen ongelma onkin vastausten niukkasuus (Tuomi & Sarajärvi, 2009, s. 73–74). Osittain vastauksista oli tulkittavissa myös välinpitämättömyyttä. Alalla pitkään toimineiden päälliköiden vastaukset olivat kuitenkin suurelta osin asiantuntevia ja kiinnostavia. Avoimet kysymykset olisivat joka tapauksessa todennäköisesti kaivanneet hieman selittämistä tai tarkentavia kysymyksiä, mutta haastattelututkimuksen toteuttamiseen ei valitettavasti

saatu lupaa. Nyt esimerkiksi turvatarkastus, joka on kieltämättä lentokenttien yksi keskeisimmistä toiminnoista, nousi monessa vastauksessa esille, vaikka tutkimuksen näkökulmana olivat enemmän turvallisuusuhat.

Olisi kiinnostavaa tutkia matkustajan näkökulmasta sitä, miten turvallisuusuhat vaikuttavat matkasuunnitelmiin. Tutkimuksen kohteeksi voitaisiin ottaa matkailijat, jotka ovat jo peruneet matkansa tai vaihtaneet kohdetta uhkien tai kriisien vuoksi. Hajibaban ym. (2016, s. 52) ovat tutkivat aihetta kuvitellun tilanteen avulla. Matkustajan näkökulma olisi sikäläkin otollisempi, että lentoliikenteen viranomaiset kokevat ilmiselvästi turvallisuuden araksi aiheeksi, eikä uhkien olomassaolosta haluta juurikaan suoraan puhua. Myös aineistonkeruun prosessi monine vaiheineen vahvisti näkemystä, että viranomaiset kokevat tehtäväkseen ennakoida ja ennaltaehkäistä uhkien toteutumista omilla toimillaan – mutta ei tuoda niitä esille. Viranomaiset todennäköisesti ajattelevat, että he uhkista puhumalla kenties itse aiheuttaisivat lisää epävarmuutta matkailijoille.