

Sammendrag:

Risikopersepsjon og transport – en litteraturgjennomgang

Hensikten med denne rapporten har vært å lage en oversikt over de dominerende linjene i risikopersepsjonsforskningen ved å presentere forskningslitteratur på feltet. Spesielt har vi sett på nyere trender og litteratur som ligger i skjæringsfeltet ”risikopersepsjon” og ”transport”.

Litteraturgjennomgangen viser at det er to hovedlinjer i forskningen på risikopersepsjon – innen det psykometriske paradigmet er man først og fremst opptatt av å studere egenskaper ved de ulike risikokildene, mens man i en annen forskningslinje fokuserer på egenskaper ved personene som opplever risiko. I nyere forskning har man fokusert på følelser som en del av risikoopplevelsen, ved siden av det rent kognitive som tradisjonelt har dominert risikopersepsjonsforskningen. I forskningslitteraturen er det i svært liten grad diskutert hvordan risikobegrepet bør operasjonaliseres. Det er betimelig med en begrepsavklaring for å finne et risikobegrep som er teoretisk forankret samtidig som det er intuitivt og anvendbart for lekmannen.

Forskning på risikopersepsjon – to hovedlinjer

Risiko kan defineres som produktet av sannsynligheten for at noe (uheldig) skal inntreffe, og konsekvensene av det inntrufne. Dette er slik begrepet gjerne blir brukt blant fagfolk. I denne rapporten er det dog ikke ”faktisk” risiko slik det blir brukt av profesjonelle som er av betydning, men risikopersepsjon.

Risikopersepsjon viser til risiko slik det oppleves av vanlige folk, og går som forskningsfelt gjerne utover en streng rasjonell fortolkning av begrepet, til å inkludere kunnskap om de tanker og følelser folk knytter til risikoerfaringene.

En kan spore to hovedlinjer innen risikopersepsjonslitteraturen: Innen det psykometriske paradigmet er man først og fremst opptatt av å studere egenskaper knyttet til ulike potensielle farer eller risikokilder (risk hazards) og på denne måten si noe om hvilke risikokilder som blir oppfattet som å ha høyest risiko og hvilke egenskaper ved risikokildene som er bestemmende for folks vurdering av risiko. I en annen forskningslinje fokuseres det på egenskaper ved personene som opplever risikoen, og i hvilken grad slike personlige, sosiale, politiske og kulturelle egenskaper påvirker risikoopplevelse. Sagt på en annen måte ser man i det psykometriske paradigme på variasjon mellom ulike risikokilder og egenskaper ved disse, mens man i den andre hovedlinjen i dette feltet ser på variasjon i risikopersepsjon mellom mennesker, sosiale grupper og kulturer.

Emosjon i risikopersepsjon

Risikopersepsjonsforskningen er nært knyttet til kognitiv beslutningsteori, og tradisjonelt har man i dette feltet gått ut i fra teori om rasjonelle aktører. Det har således vært fokus på de kognitive vurderinger folk gjør av ulike risikokilder. Nyere forskning bygger i større grad på teorier om emosjoner og affekt som viktige faktorer i beslutninger og vurderinger, og etter 2000 har det vært et fokus på affekt og emosjoner også i risikopersepsjonslitteraturen. I forbindelse med introduksjon av emosjoner og affekt som komponenter i måten folk vurderer risiko på, er en utfordring å fange opp slike emosjonelle komponenter

Risikopersepsjon i transport

Det har i den senere tid vært et økende fokus på risikopersepsjon i transport, og det har blitt foretatt noen studier av folks opplevelse av risiko eller utrygghet på reiser med ulike transportmidler. Funn fra slike studier tyder på at transportmidlene kan ordnes i to grupper når det gjelder opplevelse av utrygghet: private transportmidler og kollektivtransport. Folk opplever i større grad at de private transportmidlene er forbundet med risiko enn de kollektive transportmidlene. En begrensning med en del av disse studiene er at man ofte kun har spurt om risiko/utrygghet i forbindelse med å oppleve ulykker. Når man reiser med kollektivtransport er det sannsynligvis andre hendelser enn ulykker som gjør at man opplever utrygghet, for eksempel å bli utsatt for vold, ran, ubehagelige personer, trusler osv. Det har vist seg hensiktsmessig å skille mellom risiko for ulykker og risiko for ubehagelige hendelser i forbindelse med transport. Det er for eksempel funnet at folk som er utrygge for ubehagelige hendelser foretar atferdstilpasninger når de reiser med kollektivtransport, mens de som er utrygge for ulykker foretar atferdstilpasninger når de benytter private transportmidler. Gange er et unntak, da dette kan defineres som en privat reisemåte, samtidig som dette er en av de reisemåtene folk opplever som mest utrygg med tanke på ubehagelige hendelser.

Risikopersepsjon – diskusjon

Til tross for at det innen risikopersepsjonsfeltet er gjennomført en mengde empiriske studier, er det kun i svært liten grad diskutert hvordan risikobegrepet bør operasjonaliseres. En gjennomgang av litteraturen viser at det heller ikke er én måte å måle oppfattet risiko på. Et poeng med denne litteraturgjennomgangen var å etablere en tydeligere link mellom risikopersepsjonslitteraturen og et mer anvendt perspektiv på risikopersepsjon i transport.

Mye tyder på at ”risiko” ikke er et entydig begrep: ulike personer mener ulike ting med ”risiko”. I tillegg er det slik at ”risiko” oppfattes ulikt når det knyttes til ulike transportmidler. Med dette som utgangspunkt kan det hevdes at det ikke er hensiktsmessig å operasjonalisere opplevd risiko ved å bruke ordet ”risiko”. Dersom en bruker dette ordet vet en ikke hva folk tenker på – om det er sannsynligheten for at noe skal skje, konsekvensene av at noe skjer, hvor redde de er for at noe skal skje, eller lignende. Det er tidligere foreslått at ordet risiko bør

brukes da dette er mer eller mindre "likt" på tvers av land og språk (risk, risque, risiko, osv.), men all den tid dette begrepet er mange-fasettert og det er variasjon mellom mennesker i hva man mener med det, er ikke dette et holdbart argument. Det kan derfor være hensiktsmessig å finne ett eller flere mer anvendbare begreper som er mer intuitive i forhold til ulykker og ubehagelige hendelser i transport. Denne litteraturgjennomgangen har vært et forsøk på å berede grunnen for en slik begrepsavklaring. I videre studier vil vi forfølge den forskingslinjen som har fokusert på emosjonelle faktorer i risikopersepsjon, og undersøke hvilke operasjonaliseringer (sannsynlighetsvurdering, utrygghet/bekymring eller "risiko") som har størst grad av sammenheng med faktiske atferdstilpasninger knyttet til transportmidler.