

Sammendrag:

Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet.

En kunnskapsoversikt for RISIT-programmet.

Rapporten er et bidrag til forskningsprogrammet RISIT. Dette programmet er plassert under området for kultur og samfunn i Norges forskningsråd. Et av delmålene i RISIT:

Forskningen har som mål å bedre kunnskapen om og forståelsen av risiko knyttet til transport. I dette målet inngår også å karakterisere risiko i transport i et samfunnsperspektiv, sett i forhold til andre former for risiko.

Denne kunnskapsoversikten ser på utrygghet og risikokompensasjon for ulike trafikantgrupper.

Opplevd risiko har ulike definisjoner. Sjöberg (1993) deler begrepet inn i to deler; en *emosjonell komponent* som blant annet inkluderer utrygghet, frykt, angst og bekymring, og en *kognitiv komponent* som representerer den subjektivt opplevde risikoen for at en ulykke eller skade skal inntreffe.

Når det gjelder den opplevde risikoen knyttet til ulike transportmidler viser tidligere undersøkelser at: risikokildens katastrofepotensial, sannsynligheten for et dødelig utfall om ulykken først inntreffer og egenkontroll over aktivitet og utfall er de faktorene som i størst grad påvirker vår risikoforståelse. Sannsynligheten for at hendelsen skal oppstå synes i liten grad å påvirke "vanlige" folks vurdering av risiko. Det vil si at det i større grad synes å være den emosjonelle delen (blant annet følelsen av utrygghet) enn den kognitive delen som påvirker vår opplevelse av risiko.

Medias fokusering på ulike typer ulykker og hendelser påvirker vår vurdering av de aktuelle hendelsestypene. I flere tilfeller er det registrert nedgang i bruken av det aktuelle transportmiddelet, som følge av større ulykker, der hendelsesforløpet og utfall ble omfattende beskrevet av media. Kunnskapen om hvor langvarig medias effekt er på vår utrygghetsvurdering, er til dels ukjent. Men sannsynligvis har den begrenset varighet (Wählberg og Sjöberg 2000).

Når respondenter i forskjellige spørreundersøkelser blir oppfordret til å oppgi hvor utrygge/trygge de oppfatter ulike transportmåter å være, vil det i flere tilfeller være behov for å definere begrepet nærmere. Utryggheten vil påvirkes av så vel mulige utfall av en trafikkulykke, men også av andre hendelser som overfall, trakassering og andre ubehagelige episoder. Den vil også påvirkes av følelsen av mestring og tillit til de ulike transportaktørene. Vektleggingen vil her blant annet påvirkes av type transportmiddel. Om resultatene av undersøkelsene siden skal brukes som grunnlag til å utforme tiltak, er det viktig at man har klart for seg hvordan respondentene har tolket begrepet.

Fly og ferje oppleves som mer utrygge enn andre transportmidler (bil, buss, tog). Dette skyldes sannsynligvis de potensielt katastrofale utfallene av en ulykke innenfor disse to transportgrenene.

I Norge oppgir rundt 20 prosent av befolkningen at de føler seg utrygge i forbindelse med vegtrafikk eller som fotgjenger, rundt 40 prosent føler seg utrygge som syklist (Amundsen m fl 2000). I en svensk undersøkelse (Alm og Lindberg 2000) oppgir rundt 40 prosent at de føler seg utrygge når de benytter fly eller ferje, mens rundt 30 prosent av kollektivbrukerne (tog og buss) føler seg utrygge.

Risikokompensasjon innebærer at folk tar i bruk sikkerhetstiltak eller –utstyr til andre formål enn å øke sikkerheten. Det er en klar sammenheng mellom trygghet og risikokompensasjon; når trafikanter eller operatører føler at transporten er tilstrekkelig trygg, vil de ofte benytte ytterligere sikkerhetstiltak til å øke farten eller redusere konsentrasjonen.

Risikokompensasjon har vært gjenstand for en intens debatt innenfor internasjonal trafikksikkerhetsforskning de siste tjue år. Utgangspunktet for denne debatten har vært Gerald Wildes teori om risikohomeostase (Wilde 1982), der han postulerer at alle trafikanter har et ønsket risikonivå, og dersom man innfører tiltak med sikte på å redusere risikoen, vil trafikantene kompensere ved å øke farten eller redusere konsentrasjonen slik at risikoen opprettholdes på samme nivå som før tiltaket ble iverksatt.

Uenigheten innen forskningsmiljøet har både dreid seg om teoretiske spørsmål knyttet til hva som motiverer trafikantenes handlinger, om risiko er en motivasjonsfaktor, og empiriske spørsmål knyttet til i hvilken grad det kan dokumenteres at trafikantene tar ut effekter av trafikksikkerhetstiltak på andre måter enn til å øke sikkerheten.

Etter 20 års fagdebatt synes det som om de fleste forskere på feltet er av den oppfatning at risiko som regel ikke er noen vesentlig motivasjonsfaktor, og at det er muligheten for å realisere andre motiver som er utslagsgivende for om risikokompensasjon forekommer. Det synes også etter hvert å være rimelig godt dokumentert at det først og fremst er ulykkesreducerende tiltak som er gjenstand for kompensasjon (ABS-bremser, vegoppmerking, bedring av friksjon), og ikke skadereducerende tiltak (kollisjonsputer, bilbelter). Grunnen er at ulykkesreducerende tiltak svært ofte kan benyttes til andre formål enn til å øke sikkerheten. Bedre friksjon kan utnyttes til å øke farten noe som kan gi større kjøre glede, tidsgevinster, mestringsfølelse osv., og dette kan skje uten at bilføreren utsetter seg selv eller bilen for økt risiko. Til forskjell kan som regel ikke skadereducerende tiltak kompenseres uten at bilføreren samtidig øker ulykkesrisikoen.

Fagdebatten og forskningen knyttet til risikokompensasjon har nesten utelukkende foregått innenfor forskning om risiko i vegtrafikk. Det finnes imidlertid også eksempler på tilsvarende fenomener både i luftfart, jernbane og sjøtransport, både at effekten av sikkerhetssystemer tas ut i form av økt prestasjon, men kanskje særlig at effekten reduseres fordi slike systemer har lett for å svekke konsentrasjonen.

Sivil luftfart har tradisjonelt vært svært sikkerhetsorientert, antakelig fordi dette har vært en betingelse for i det hele tatt å få passasjerer. Luftfarten er kjennetegnet av utstrakt bruk av automatiske styrings- og varslingssystemer. Slike systemer er etter hvert i stadig økende grad tatt i bruk innenfor jernbanedrift og sjøtransport. Hovedproblemet m.h.t. kompensasjon innenfor disse transportsystemene er derfor ikke at den enkelte aktør tar ut effekten i form av økt fart eller økt prestasjon, men at førere og operatører kompenserer (ufrivillig) gjennom redusert oppmerksomhet.

Dette er et problem ved automatiserte systemer, og vil være en stor utfordring etter hvert som stadig flere slike systemer tas i bruk. Også i vegtrafikk er slike automatiske styringssystemer på veg inn, og utfordringene vil antakelig også her i økende grad bli å opprettholde bilførernes konsentrasjon.

Det er behov for mer kunnskap om hva som påvirker opplevelsen av trygghet og utrygghet i transportsystemene, og hvordan mennesker reagerer på forskjellige tiltak for å øke sikkerheten og tryggheten. Siktemålet bør være å finne tiltak som kan redusere risiko og utrygghet og som ikke er gjenstand for risikokompensasjon.