

Sammendrag

Utrygghet og risiko i transport: En diskusjon

TØI rapport 1525/2016
Forfattere: Truls Vaa, Astrid H. Amundsen
Oslo 2016 **54** sider

Denne rapporten fokuserer på risikopersepsjon, utrygghet og atferdstilpasning og består av tre deler: Den første er en systematisk gjennomgang av kunnskapsstatus og oppsummering av tidligere forskning på området utrygghet og risiko, hva som påvirker utrygghet, risikovurderinger, og atferdsendringer. Den andre delen diskuterer forhold rundt hvordan man opplever og vurderer utrygghet i en samtid som har vært preget av hendelser i et langt større perspektiv enn bare sikkerhet i transport, som strømmen av flykninger inn over Europa, krigen i Syria, og de mange terrorhandlingene i og utenfor transportområdet. Den tredje og siste delen presenterer og drøfter teoretiske tilnærminger og ulike modeller. Nyere forskning viser at det er det følelsesmessige mer enn det rasjonelle, tankemessige, som påvirker vår opplevelse av trygghet og det foreslås en nevrovitenskapelig modell for forklaring og prediksjon av atferd. Det pekes på nye problemstillinger og kunnskapsbehov. Den viktigste praktiske implikasjonen er at det i transportplanleggingen er viktig å ta hensyn til at reiseopplevelsen og reisemiddelvalg avhenger av mange andre faktorer enn bare det aktuelle transportmiddelet og at opplevd utrygghet og risiko kan være påvirket av hendelser utenfor transportsektoren.

Faktorer som påvirker utrygghet og risiko

Et sentralt funn er at det er store individuelle forskjeller i hvordan utrygghet og risiko oppleves. Opplevd utrygghet og risiko avhenger av bl.a. kunnskap, erfaringer, livssituasjon, spesifikke hendelser og media, for å nevne noen. Et paradigme som lenge har vært sentralt i forskningen på utrygghet, er det psykometriske paradigmet. I dette er et stort antall kilder til risiko rangert på skalaer for *frykt* (dread risk) og *ukjent* (unknown risk, forstått som «grad av kjennskap til risikokilden»). Det psykometriske paradigmet har imidlertid begrensninger mht. å forklare hva som bestemmer folks opplevelse av fare.

Innenfor transport er graden av opplevd utrygghet avhengig av subjektive vurderinger av sannsynligheten for og konsekvenser av mulige hendelser, personlige erfaringer med lignende hendelser, samt mer følelsesmessige vurderinger. Nest etter alvorlig sykdom er det trafikkulykker folk er mest bekymret for, mens terrorangrep og naturkatastrofer er rangert som lavest av de hendelser som inngikk i undersøkelsen. Disse resultatene er nærmere ti år gamle og her er det behov for oppdatering og ny kunnskap.

Det finnes mange ulike måter for hvordan man kan redusere utrygghet i transport og flere studier viser at det også her finnes store individuelle forskjeller, samt forskjeller mellom ulike transportmidler. Vurderinger av utrygghet kan også være forskjellige mellom ulike transportmidler. Kvinner og menns utrygghet som reisende bunner mer i ubehagelige hendelser som utsatthet for ran, vold, trusler, tyveri, trakassering, enn frykt for ulykker. Kvinner vurderer av risiko er i større grad basert på følelser, mens menns vurdering i større grad er basert på mer kognitive vurderinger. Seksuell trakassering under kollektivreiser er noe som kvinner i særlig grad, og menn i liten grad, er utsatt for. Temaet har i noen grad vært fremme i norske medier, men mest i forbindelse med seksuell trakassering og overgrep i andre land. Seksuell trakassering i transport i Norge har i liten grad vært en del av norsk offentlighet.

I en norsk undersøkelse ble det vist at *nevrotisisme* var det eneste personlighetstrekket som hang sammen med opplevelse av utrygghet på transportmidler. I en annen norsk undersøkelse fant man at *spenningsøkere* hadde en mer positiv vurdering av egne ferdigheter, de hadde flere negative holdninger til ulike regler som f. eks. fartsgrenser og bruk av bilbelter, og de prioriterte sikkerhet lavere enn andre. De *bekymrede* var mer engstelige for ulykker i trafikken, og prioriterte sikkerhet høyere enn de spenningsøkende, men generelt sett er ikke nordmenn veldig bekymret for å bli utsatt for en ulykke eller ubehagelige hendelser som reisende. Unntaket er MC, som de fleste opplever som meget utrygt med hensyn til utsatthet for ulykke. T-bane er det transportmiddelet som oppleves som mest utrygt med hensyn til å bli utsatt for ubehagelige hendelser.

I en undersøkelse blant reisende i Oslo og Kristiansand i 2007 svarte en forholdsvis høy andel at de enkelte ganger eller ofte endret sin reiseatferd (endret transportmiddel) på grunn av utrygghet, dette gjentok seg også i en senere studie (2012). MC, gange og sykling var de transportmidlene som respondentene oftest oppga at de unngikk å reise med på grunn av utrygghet. Årsaken til utryggheten kan variere, og kan for eksempel være påvirket av vanskelige vær- og føreforhold og bekymring for å treffe på ubehagelige personer. Kvinner oppga i større grad enn menn at de endret sin reiseatferd på grunn av utrygghet.

Utrygghet i en samtid

Rapporten diskuterer hvordan man opplever og vurderer utrygghet i en samtid som er preget av hendelser i et langt større perspektiv enn bare sikkerhet i transport og tar opp hvordan opplevd trygghet kan påvirkes av faktorer utenfor transportsektoren, spesielt strømmen av flyktninger og asylsøkere inn over Europa, krigen i Syria og terrorhandlinger. Mange av terrorhandlingene har skjedd innenfor transportsektoren. Gjennom den omfattende og sterke mediadekningen har dette vært forhold som man vanskelig kan unngå å måtte ta stilling til, både tankemessig og følelsesmessig.

Gjennom eksempler fra massemedia er det beskrevet hvordan folk har reagert, og hvor reaksjonene naturlig nok avhenger av hvor nær man har vært selve terrorhandlingen. De som har vært direkte involvert, og som kan ha vært vitne til at folk er blitt drept, kan være sterkt traumatisert og fortsatt slite med å bearbeide traumer i lang tid etterpå. De generelle reaksjoner fra folk som ikke har vært direkte involvert, går derimot mer i retning av at livet skal fortsette som før, og at man ikke vil innskrenke sitt handlingsrom ved å legge begrensninger på sin egen atferd. Å bli sittende igjen i egen frykt vil med andre ord være som «å la terroristene seire».

Johan Tandberg, som var øyenvitne både til bomben i Oslo 22. juli 2011 og til bombene på flyplassen i Brussel 22. mars 2016, beskriver veldig presist hvordan det har påvirket ham: Han er ikke blitt redd, men han unngår steder hvor mange mennesker er samlet og hans erfaringer har skjerpet hans årvåkenhet: Der hvor mange mennesker er samlet ser han etter mulige dekningssteder hvis noe skulle skje, og han tenker på hvordan han kan beskytte andre, f.eks. barn, ved å ta dem med seg i dekning.

Tandberg er et eksempel på hvordan man kan reagere hvis noe skulle skje, men vi vet ikke hvordan folk flest vil eller har tilpasset seg denne type hendelser. Hvorvidt faktisk atferd påvirkes kan være veldig forskjellig individuelt og kan endre seg fort over tid. Eksempelvis har det vist seg at turistreiser påvirkes av terrorhandlinger, men også at endringene kan være kortvarige. Rapporten påpeker at årene 2013-2016 er spesielle i forhold til tidligere perioder og det er et åpenbart behov for mer kunnskap om hvordan folk flest tilpasser seg disse nye tendenser i tiden.

Buss, tog, metro/T-bane er fortsatt sårbare arenaer for uønskede hendelser. Uønskede hendelser som trakassering begått av medreisende sanksjonerer ikke annet enn ved eventuell inngripen fra , buss-/T-baneførere, andre passasjerer eller ved tilkalling av politi. Spesielt er bussførere og kvinner, i særlig grad de yngre kvinnene, utsatt og potensielle tiltak som kan redusere forekomst av ubehagelige hendelser bør rettes spesielt mot disse gruppene.

Teoretiske tilnærminger og modeller

Når man prøver å forklare teoretisk hvordan folk opplever risiko og utrygghet er det viktig å ta hensyn til at «risiko» i folks oppfatning som regel er noe helt annet enn «risiko» i vitenskapelig forstand. For folk flest er risikobegrepet i stor grad forbundet med følelser og ofte knyttet til konsekvensene av mulige hendelser.

Det *psykometriske paradigmet* har stått sentralt i vurdering av hvordan folk oppfatter risiko. En av de største svakhetene ved dette er at det i liten grad er egnet for å forklare eller predikere hvordan folk opplever risiko og utrygghet, og hvordan dette vil påvirke atferden. Den nevrovitenskapelige modellen, som har Damasio paradigme som basis, anses som en mer hensiktsmessig modell da den bygger på studier av hva folk føler og hvordan emosjoner kan påvirke atferd. Modellen er dermed mer egnet til å forklare og predikere, både opplevelsen av risiko / utrygghet og konsekvenser for atferd.

En overordnet problemstilling har vært hvordan folk (flest) blir påvirket av større hendelser utenfor transportsektoren, hvordan folk opplever informasjonen de får om slike hendelser, hvordan dette påvirker opplevelsen av utrygghet og risiko, og hvordan dette påvirker atferd, både generelt, og spesielt innenfor transport.

Feltet «utrygghet og risiko» er meget omfattende og sammensatt. Det angår alle, det handler dypest sett om overlevelse. Dermed har det ingen endelig avslutning, det er et «kontinuerlig prosjekt» der det er nødvendig å oppdatere kunnskap med jevne mellomrom. Å avgrense feltet til «utrygghet og risiko bare i transport» er en mulighet, men som det er vist i rapporten er det mange hendelser på andre arenaer – spesielt terrorhandlinger – som har implikasjoner også for transportområdet. Det medfører at en avgrensning kan være ufruktbart og for begrensende for å forstå effekter innenfor transportområdet. Dessuten har man sett at flere større terrorhandlinger har rammet nettopp transportsektoren.

Kunnskapsbehov

Kunnskapsbehovet er påpekt og resultater fra tidligere forskning som viser hva folk er mest bekymret for er nærmere ti år gamle. Her er det behov for oppdatering og ny kunnskap. Risikobegrepet er problematisk. Man har i svært liten grad diskutert hvordan risikobegrepet bør operasjonaliseres, til tross for omfattende forskning. Det er ikke hensiktsmessig å operasjonalisere opplevd risiko ved å bruke ordet «risiko». I fremtidige studier bør man følge den forskningslinjen som fokuserer på emosjonelle faktorer i risikopersepsjon, og undersøke hvilke operasjonaliseringer som har størst grad av sammenheng med faktiske atferdstilpasninger knyttet til transportmidler. Med operasjonaliseringer menes bl.a. begreper som vurdering av sannsynlighet, utrygghet, ubehagelige hendelser og bekymring.

Nye undersøkelser bør ha et nevrovitenskapelig paradigme som utgangspunkt fordi dette blant annet har fokus på emosjoner ved forklaring av atferd. Et slikt paradigme er dermed en bedre basis fordi det bygger på studier av hva folk faktisk tenker og føler og på hvordan emosjoner kan påvirke atferd. En nevrovitenskapelig modell er dermed mer egnet til å forklare og predikere, det gjelder både opplevelsen av utrygghet og konsekvenser for atferd.