

Sammendrag:

Trygt eller truende? Opplevelse av risiko på reisen

Bakgrunn og formål

For å nå nasjonale mål om at flere skal benytte seg av kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer som gange og sykkel, er det en viktig premisse at brukerne opplever de ulike transportformene som trygge. Samtidig er det ut fra mer generelle hensyn til velferd og mobilitet viktig å ivareta brukernes opplevelse av trygghet på de ulike transportmidlene.

Det finnes etter hvert relativt omfattende forskning om forhold som påvirker objektiv risiko på ulike transportformer, i tillegg til hvorfor noen tiltak reduserer risiko, og andre ikke. Videre finnes det en del studier av risikoopplevelse på enkelte transportformer. Det finnes imidlertid lite systematisk og sektorovergrepene forskning om hvordan folk *opplever* risiko på ulike transportmidler og i ulike situasjoner, eller om hvilke forhold som påvirker denne opplevde utryggheten.

Formålet med dette prosjektet var å undersøke brukeres opplevde utrygghet og rapporterte transportatferd på en rekke ulike transportmidler. Mer spesifikt ønsket vi å fokusere på opplevd utrygghet for ulykker ("safety") på den ene side og ubehagelige hendelser ("security") på den annen side, samt hvordan utrygghet på ulike transportmidler empirisk plasseres på denne "safety"- "security"-dimensjonen. Videre fokuserte vi på forhold som kan bidra til utrygghet på reisen, opplevd utrygghet på hele reisekjeden og atferdstilpasninger man foretar før eller under reisen. Et viktig poeng i dette prosjektet var videre å skille mellom rapportert risikoopplevelse og atferd på strategisk og operasjonelt nivå – førstnevnte viser til den situasjonen man befinner seg i før en reise eller når man planlegger en reise, mens sistnevnte refererer til situasjonen underveis på reisen. Endelig ønsket vi også å undersøke begrepet risikopersepsjon og fange opp et eventuelt skille mellom en emosjonell og en kognitiv risikopersepsjonskomponent.

Metode

Resultatene i rapporten er basert på to spørreundersøkelser. For å innhente informasjon om folks vurderinger på det strategiske nivå (planleggingsfasen) ble det utarbeidet et omfattende spørreskjema som ble besvart via Internett (Undersøkelse 1). For å fange opp folks vurderinger på det operasjonelle nivået ble det utført intervjuer under selve reisen (Undersøkelse 2). Begge undersøkelsene var i hovedsak kvantitative og resultatene er basert på statistiske analyser.

I undersøkelse 1 ble det foretatt spørreundersøkelser i de to byene Kristiansand og Oslo. Spørreundersøkelsene foregikk per Internett i juni 2007. Spørreskjemaet tok rundt 20 minutter å besvare og inneholdt spørsmål om bl.a. bekymring for å bli utsatt for ulykker eller ubehagelige hendelser, transportmiddelvalg på en tenkt reise, reiseomfang med ulike transportmidler, atferdstilpasninger, forhold som skaper utrygghet og selvopplevde ulykker. 2820 personer mottok skjemaet og totalt 853 personer besvarte det, hvorav 613 var fra Oslo og 260 fra Kristiansand. Dette gir en svarprosent på 30, noe som er normalt på denne type undersøkelser.

I undersøkelse 2 ble det gjennomført intervjuer med personer som var på reisen eller som nettopp hadde reist med enten T-bane eller sykkel – dette fordi disse transportmidlene i undersøkelse 1 ble vurdert som utrygge for henholdsvis ”ubehagelig hendelse” og ”ulykke”. Intervjuet tok ca 5 minutter og inkluderte mål på reisehyppighet, årsak til valg av transportmiddel, forhold som bidrar til utrygghet, opplevd utrygghet, vurdert sannsynlighet for å oppleve ubehagelig hendelse/ulykke, atferdstilpasninger og opplevd ubehagelig hendelse/ulykke. Disse intervjuene ble gjennomført i august 2007, på dagtid (sykkel og T-bane) og på kveldstid (T-bane). Til sammen deltok 222 personer i intervjuene på T-bane, og 80 personer på sykkelintervjuene. Av praktiske hensyn ble det ikke registrert frafall.

Kollektivtransport forbindes med ubehagelige hendelser, privattransport med ulykker

I tråd med tidligere forskning viser denne undersøkelsen at det er et skille mellom oppfattet utrygghet på kollektive og private transportformer. Når det gjelder kollektive transportformer, er folk mest bekymret for at det skal oppstå ubehagelige hendelser; dette gjelder spesielt for T-bane og trikk. På private transportmidler – først og fremst på MC, men også med bil og sykkel – tenker man mest på muligheten for å bli utsatt for en ulykke. Et unntak i denne sammenhengen er gange, en privat transportform, hvor folk er like bekymret for ubehagelige hendelser som for ulykker. Det kan synes som at folk er generelt mindre bekymret for ulykker på skinnegående transport enn ved veitransport.

Selvopplevde ubehagelige hendelser skaper utrygghet

Når vi ser på hvilke forhold som bidrar til utrygghet, blir skillet mellom private og kollektive transportformer bekreftet.

På reiser med bil, MC, sykkel, fly, taxi og buss er det forhold som er forbundet med ulykker som rapporteres å bidra mest til utrygghet. I tillegg bidrar det at sjåføren kan oppføre seg ubehagelig til utrygghet i taxi, samt det å møte ubehagelige personer på bussen; på disse to transportmidlene trekkes altså ”security” også inn.

På T-bane, tog og ved gange er det først og fremst ”security”-forhold som blir trukket fram, for eksempel at man kan møte på ubehagelige personer, vold, ran og trakassering, samt dårlig belysning. T-bane og gange er de transportformene der folk i størst grad rapporterte at de tenkte på muligheten for en ubehagelig hendelse, noe som altså blir bekreftet i analysene av hvilke forhold som bidrar til utrygghet. Ubekymret personer er også det som i størst grad trekkes fram på tog, men her er

det viktig å merke seg at forholdene i liten grad bidrar til utrygghet sammenlignet med de andre transportformene.

I tillegg til å se på spesifikke forhold som bidrar til utrygghet på de ulike transportformene, har vi også undersøkt om det å ha opplevd ubehagelige hendelser eller ulykker har en sammenheng med graden av rapportert utrygghet. Tidligere forskning har ikke vært entydig på dette feltet, og det kan se ut til at sammenhengene er forskjellige for ulykker og ubehagelige hendelser. Våre resultater bekrefter i noen grad dette flertydige bildet: Mens det var få signifikante, og i så fall svært svake, sammenhenger mellom det å ha opplevd en ulykke på et transportmiddel og rapportert bekymring for å oppleve en ulykke på det samme transportmidlet, var det flere og sterkere positive sammenhenger mellom det å ha opplevd en eller flere ubehagelige hendelser og graden av utrygghet for slike hendelser.

Holdeplasser er skumlere enn T-banevogner

For å få et bilde på reisekjeden som helhet undersøkte vi også opplevd utrygghet på stasjon og holdeplass. Kun 7 prosent svarte at de følte seg utrygge her på dagtid, mens det tilsvarende tallet på kveldstid var 45 prosent. Ubeklagelige personer var det forhold som bidro mest til utrygghet både på dag- og kveldstid. Dersom vi sammenligner ulike deler av reisekjeden, viser resultatene at folk rapporterer at ubeklagelige personer i større grad bidrar til utrygghet på stasjon/holdeplass enn på transportmidlet. Dette kan indikere at det er på stasjoner/holdeplasser at folk opplever størst utrygghet – spesielt på kveldstid. Disse sammenligningene må tolkes med forsiktighet pga. metodisk problematiske analyser. I tråd med tidligere studier viser vår studie at dårlig belysning på holdeplasser er den faktoren som etter ubeklagelige personer bidrar mest til utrygghet på kveldstid.

Mange går en annen vei, men motorsyklister blir mest påvirket av utrygghet

I undersøkelse 1 var vi også ute etter å undersøke folks transportatferd knyttet til utrygghet. Mer spesifikt har vi sett på om folk foretar atferdstilpasninger, i så fall hvilke atferdstilpasninger som gjøres på ulike transportformer og om det er en sammenheng mellom disse atferdstilpasningene og opplevd utrygghet. De atferdstilpasningene som ble presentert her er såkalte strategiske atferdstilpasninger, dvs. det man gjør i forkant eller når man planlegger en reise – for eksempel unngå å reise, velge en annen rute osv.

Generelt viser resultatene at en del rapporterer å gjøre strategiske atferdstilpasninger. Dette gjøres først og fremst ”av og til”, mens svært få rapporterer å gjøre slike tilpasninger ”ofte”. Eksempelvis er det så mange som 60 prosent av fotgjengerne som av og til går en annen rute på grunn av utrygghet, og bare 7 prosent som ofte gjør det.

Det foretas mest strategiske atferdstilpasninger når man skal bruke MC eller skal ut og gå. Foreforhold og bekymring for ulykker påvirker MC-brukere til å foreta atferdstilpasninger, mens fotgjengere foretar tilpasninger som følge av bekymring for å møte ubeklagelige personer, dårlig belysning osv.

Utrygghet har lite å si for valg av transportform

Denne problemstillingen har vi tilnærmet oss på to måter – både ved å spørre om hvilket transportmiddel man foretrekker på en tenkt, mellomlang reise, samt årsaker til dette valget, og ved å undersøke sammenhengen mellom opplevd utrygghet og reisehyppighet med de ulike transportformene (reisehyppighet er da et mål på valg av transportform).

Tog er det hyppigst valgte transportmiddel på den tenkte mellomlange reisen, og dette velges først og fremst fordi det er komfortabelt. Trygghet blir nevnt av svært få som årsak til valg av transportmiddel, men i den grad det nevnes, er det blant dem som foretrekker tog. Trygghet ser altså ikke ut til å være en viktig faktor for transportmiddelvalg på mellomlange reiser, noe som støttes av analysene av sammenhenger mellom rapportert utrygghet og reisehyppighet med de enkelte transportformene. Her fant vi enkelte signifikante sammenhenger, men disse er gjennomgående svært svake.

Personlighetstrekk betyr lite for opplevelse av utrygghet

Resultatene våre indikerer at personlighet har lite eller ingenting å si for opplevd utrygghet på reisen. Av de tre personlighetstrekkene vi målte, var det kun nevrotisisme (som beskriver graden av angst/nervøsitet) som hadde en sammenheng med utrygghet og her var sammenhengene svake. Et generelt trygghetsbarometer, som beskriver personers engstelse i ulike risikosituasjoner, hadde derimot en sterkere sammenheng med opplevd utrygghet for ubehagelige hendelser på offentlig transport og ulykker på private transportmidler.

Folk er mer utrygge når de planlegger reisen enn de er underveis

Undersøkelse 2 bestod av intervjuer gjennomført underveis på reisen og er ment å fange opp utrygghet og atferd på det såkalt *operasjonelle* nivå. En interessant problemstilling er hvorvidt opplevd utrygghet er forskjellig på strategisk og operasjonelt nivå. På grunn av noe ulike mål på utrygghet på de to nivåene, kan en sammenligning være problematisk. I første omgang så vi derfor på opplevd utrygghet og atferdstilpasninger på operasjonelt nivå isolert sett, før vi gjennomførte sammenligningsanalyser som kan virke som utgangspunkt for videre forskning.

Et viktig aspekt i undersøkelse 2 var å prøve å undersøke en eventuell forskjell mellom risikopersepsjon målt som emosjonell og kognitiv komponent. På begge transportmidlene (T-bane og sykkel) ble den kognitive risikopersepsjonen vurdert som høyere enn den emosjonelle – folks beskrivelse av sannsynligheten for å bli utsatt for noe negativt var altså ”høyere” enn den følelsen de hadde av utrygghet på den samme reisen. Samtidig var det en sterkere korrelasjon mellom den emosjonelle komponenten og atferdstilpasninger på begge transportmidler, enn mellom den kognitive komponenten og atferdstilpasninger.

Fra undersøkelse 1 vet vi at man på strategisk nivå rapporterer at ubehagelige personer og vold, ran og trakassering er de forholdene som bidrar mest til utrygghet på T-bane, mens det er vær- og føreforhold som bidrar mest til utrygghet på sykkel. I undersøkelse 2 - på operasjonelt nivå - var det å bli stående fast i tunnel og å møte på ubehagelige personer det som bidro mest til utrygghet på T-bane, mens dårlig tilrettelegging for syklister og tett trafikk/andre trafikanter bidro mest på sykkel. Dersom sykkelintervjuene hadde blitt foretatt vinterstid, kan en tenke seg at vær- og føreforhold ville ha blitt rapportert av flere som et forhold som bidrar til utrygghet – i tråd med rapporteringen på strategisk nivå.

Den direkte sammenligningen av utrygghet på operasjonelt og strategisk nivå tyder på at man opplever mer utrygghet når man planlegger reisen (strategisk) enn når man er underveis på reisen (operasjonelt). Det er flere mulige forklaringer på en slik forskjell: Det kan for eksempel være slik at man a) vektlegger all sin kunnskap og tidligere negative erfaringer i større grad på strategisk enn operasjonelt nivå eller b) på grunn av opplevd utrygghet på strategisk nivå foretar atferdstilpasninger som gjør at man i neste omgang ikke føler utrygghet på operasjonelt nivå.

Fremtidig forskning bør ta sikte på å studere nærmere forholdet mellom objektiv risiko og opplevd risiko knyttet til ulike transportformer, og spesielt situasjoner hvor disse avviker (diskrepans). En viktig deloppgave vil da være å danne et bedre teoretisk kunnskapsgrunnlag for operasjonalisering av emosjonelle og kognitive komponenter i risikobegrepet. En trafikantgruppe som er spesielt interessant når det gjelder risikopersepsjon er myke trafikanter. Særlig det å undersøke forholdet mellom risikokompensasjon og ulykkes- og skadeforebyggende tiltak i denne gruppen vil kunne gi nyttig teoretisk og praktisk innsikt.

Videre kan det være interessant å undersøke nærmere hvordan store ulykker og hendelser påvirker folks risikopersepsjon (kognitiv og emosjonell) og deres transportatferd på kort og lang sikt. Til sist er det et behov for å etablere kunnskap om forholdet mellom sikkerhetstiltak med dokumentert effekt og a) opplevelse av utrygghet og b) aksept av tiltaket.