

Trygghet i transport

Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler

Torkel Bjørnskau

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Forord

Rapporten presenterer resultatene fra en meningsmåling om hvor trygt folk oppfatter det er å reise med forskjellige transportmidler. Målingen ble gjennomført i september 2003 som en deloppgave i Norges forskningsråds forskningsprogram "Risiko og sikkerhet i transportsektoren" (RISIT). Meningsmålingen ble gjennomført av Opinion og spørsmålene som ble benyttet var for en stor del de samme som ble brukt i en lignende måling i juni 2000. Resultatene fra målingene er tidligere blitt presentert på RISIT-programmets programseminar 1.-2. oktober 2003.

Ved Transportøkonomisk institutt har Torkel Bjørnskau vært prosjektleder, analysert data og skrevet rapporten. Kvalitetssikringen har vært gjort av Rune Elvik, og Trude Rømming har tilrettelagt rapporten for trykking.

Prosjektet er finansiert Norges forskningsråd, under RISIT-programmet.

Oslo, februar 2004
Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
Konstituert instituttsjef

Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
2 Metode	2
3 Resultater	3
3.1 Opplevelse av trygghet i transport i 2000 og 2003	3
3.2 Opplevd trygghet fordelt på kjønn og alder i 2003	5
3.2.1 Fly	5
3.2.2 Tog	6
3.2.3 Båt	7
3.2.4 Buss.....	8
3.2.5 Privat bil.....	9
3.2.6 Motorsykkel	10
3.2.7 Sykkel	11
3.2.8 Gange.....	11
3.3 Trygghet og egenkontroll.....	13
4 Drøfting	14
5 Konklusjon	15
6 Referanser	16
Vedlegg 1: Spørreskjema	17
Spørreskjema 2000	18
Spørreskjema 2003	20
Vedlegg 2: Tabeller	23

Sammendrag:

Trygghet i transport

Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler

Rapporten viser resultatene fra en intervjuundersøkelse med spørsmål om hvor trygge ulike transportmidler ble oppfattet å være. Undersøkelsen ble gjennomført høsten 2003, og spørsmålene var formulert på samme måte som i en lignende undersøkelse som ble gjennomført i 2000. Det er dermed mulig å undersøke om det har skjedd endringer i oppfatningene av trygghet ved transport fra 2000 til 2003.

Resultatene viser at det har skjedd statistisk pålitelige endringer, bortsett fra når det gjelder fly. For alle andre transportmidler som det er spurt om har andelen som opplever dem som trygge økt. Størst er økningen for tog. Grunnen er trolig at undersøkelsen i 2000 ble gjennomført kort tid etter flere alvorlige togulykker (Åsta, Lillestrøm). Andelen som oppfattet tog som trygt var den gang lav sammenlignet med tidligere undersøkelser både i inn- og utland. Dette viser at forekomsten av store ulykker, og mediaomtalen av dem sterkt kan påvirke oppfatningene av hvor trygge transportmidlene er, men at effektene av slike enkelthendelser forsvinner over tid.

Ser vi bort fra at resultatene for tog, er mønsteret i oppfatningene når det gjelder ulike transportmidler temmelig stabilt; kollektive transportmidler vurderes generelt som tryggere enn private transportmidler. I 2003 ble det også spurt om motorsykkel, sykkel og gange, og resultatene bekrefter dette generelle mønsteret.

Motorsykkel er det transportmidlet som færrest opplever som trygt, deretter kommer sykkel og gange. Privat bil oppleves som tryggere, men ikke som så trygt som de kollektive transportmidlene fly, tog, buss og båt. De som har førerkort for motorsykkel, oppfatter dette transportmidlet som mer trygt enn de uten førerkort. Blant de med førerkort for bil er det et stort flertall som sier at det er tryggere å kjøre selv enn å være passasjer. Dette viser at i hvilken grad man har egen kontroll over kjøretøyet har betydning for oppfatningen av trygghet.

Menn oppfatter generelt at de forskjellige transportmidlene er mer trygge enn det kvinner gjør. Eldre opplever privat bil, motorsykkel og fly som mindre trygt enn det yngre gjør. Unge kvinner skiller seg ut og oppfatter kollektive transportmidler som buss, båt og tog som mer utrygt enn andre grupper. En grunn til det kan være at de har svart ut fra at trygghet også dreier seg om ikke å bli antastet eller plaget av andre passasjerer, og at nettopp unge kvinner i større grad enn andre opplever slike ubehagelige hendelser. Det viser at en i framtidige undersøkelser bør spesifisere nærmere hva slags utrygghet man forsøker å kartlegge.

1 Innledning

Programstyret for Norges Forskningsråds program ”Risiko i transport” (RISIT) har ønsket å få gjennomført en kartlegging av oppfatninger av trygghet/risiko knyttet til transport med ulike transportmidler. Den foreliggende rapporten viser resultatene av en slik kartlegging av oppfatninger av trygghet ved transport som ble gjennomført i form av en intervjuundersøkelse i september 2003.

Folks oppfatninger av hvor trygt det er å reise med ulike transportmidler kan ha stor betydning for hvilke transportmidler som etterspørres og hvilke som unngås. Ofte er oppfatningene av tryggheten noenlunde i samsvar med faktisk risiko. Tidligere undersøkelser (jf. Amundsen og Bjørnskau 2003) viser at kollektive transportmidler som regel oppfattes som tryggere enn private transportmidler, noe som også samsvarer med faktiske risikotall. Risikoen for å bli skadet er for eksempel mye lavere som busspassasjer enn som syklist.

Men folks oppfatninger av trygghet er ikke nødvendigvis i samsvar med faktiske forhold. De blir også i stor grad påvirket av om det nylig har skjedd store ulykker med det aktuelle transportmiddelet eller ikke, og ikke minst dersom ulykken har fått bred omtale i media. I tillegg er det også en paradoksal sammenheng mellom opplevd utrygghet og faktisk risiko. Det finnes eksempler på at noen typer aktiviteter oppleves som så utrygge at folk er så forsiktige at den aktuelle aktiviteten faktisk innebærer relativt lav risiko. Et eksempel gjelder kryssing av vei, der det viser seg at risikoen faktisk kan være høyere i gangfelt enn utenfor gangfelt (Elvik m.fl. 1997). Grunnen er trolig at folk oppfatter gangfelt som trygge og at de ikke er like påpasselige med å se seg for som utenfor gangfelt. Det finnes enda flere eksempler på det motsatte; at folk opplever tryggheten som så stor at det i seg selv medfører økt risiko. Dette fenomenet – risikokompensasjon – er utførlig behandlet norsk og internasjonal trafikkikkerhetsforskning (OECD 1990, Fridstrøm 1998, Assum m. fl. 1999, Olsen og Boyesen 2000, Amundsen og Bjørnskau 2003).

I tillegg finnes det også eksempler på at folk oppfatter bestemte aktiviteter som farlige uten at de nødvendigvis er det. Å kjøre i tunneler oppleves av mange som svært utrygt, men risikotall for ulykker i tunneler viser ikke at risikoen er noe høyere her enn på åpne veistrekninger. Et annet eksempel er å reise med store passasjerfly. Dette er blant de sikreste transportmidlene som finnes, men likevel er det en stor gruppe mennesker som opplever dette som svært utrygt.

2 Metode

På oppdrag fra Transportøkonomisk institutt gjennomførte Opinion en intervjuundersøkelse til et landsrepresentativt utvalg på 1000 personer i perioden 16-19. september 2003. Intervjuene ble foretatt med telefon og det ble spurt om opplevd trygghet i transport på samme måte som i en tilsvarende undersøkelse som Opinion hadde gjennomført for Aftenposten i juni 2000 (Aftenposten 29.6.2000). Både utvalget og antall transportmidler det ble spurt om ble imidlertid noe utvidet i forhold til undersøkelsen i 2000. Totalt er utvalget i 2003 på 1000 personer, mens utvalget i 2000 var på 600. Begge utvalgene er landsrepresentative.

Vi valgte å stille spørsmålene på nøyaktig samme måte i denne undersøkelsen som det som ble gjort i 2000. Grunnen var at vi ønsket å ha mulighet til å sammenligne svarene i 2003 med svarene i 2000. For at svarene skulle bli sammenlignbare, var det avgjørende at formuleringen av spørsmålene var lik. Begge spørreskjemaene er gjengitt som vedlegg.

Spørsmålene hadde følgende ordlyd:

Hvor trygt mener du det er å reise med følgende transportmiddel?

a) Fly? Er det ...

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

b) Tog?

osv. ..

I tillegg til spørsmål om trygghet ved de enkelte transportmidlene er bilførere (dvs. folk med førerkort for bil) spurt om hva som føles tryggest; å kjøre selv eller å være passasjer.

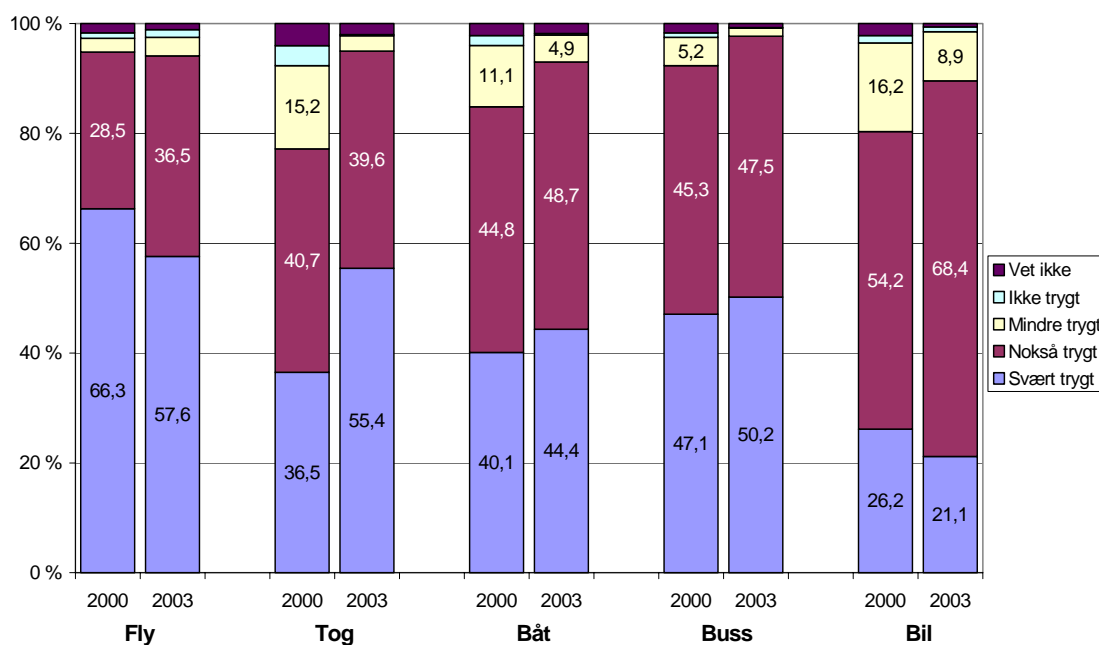
Resultatene er analysert ved hjelp av tradisjonell tabellanalyse, og testet for signifikans ved hjelp av ordinære kji-kvadrat tester og tester for forskjeller i prosentdifferanser. Vi har brukt det konvensjonelle 5 % signifikansnivået i testene, og i teksten omtales forskjeller på dette nivået (eller lavere) som signifikante.

Resultatene presenteres i det følgende i form av figurer og diagrammer med frekvenser angitt i figurene.

3 Resultater

3.1 Opplevelse av trygghet i transport i 2000 og 2003

Figur 3.1 viser hva de to utvalgene i 2000 og 2003 har svart på spørsmålene om hvor trygge ulike transportmidler ble oppfattet å være.



Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.1 Oppfatninger av hvor trygt det er å reise med ulike transportmidler i 2000 (N=600) og i 2003 (N=1000). Prosent.

Opplevelsen av hvor trygge de ulike transportmidlene er har endret seg en del fra 2000 til 2003. Det ser ut til at flere oppfatter de forskjellige transportmidlene som trygge i 2003 enn i 2000, bortsett fra når det gjelder fly. Endringene i andelen som enten har svart "svært trygt" eller "nokså trygt" er signifikante på 5 % nivå for alle transportmidler bortsett fra fly. Endringene i andelen som har svart "svært trygt" er signifikante for fly, tog og bil.

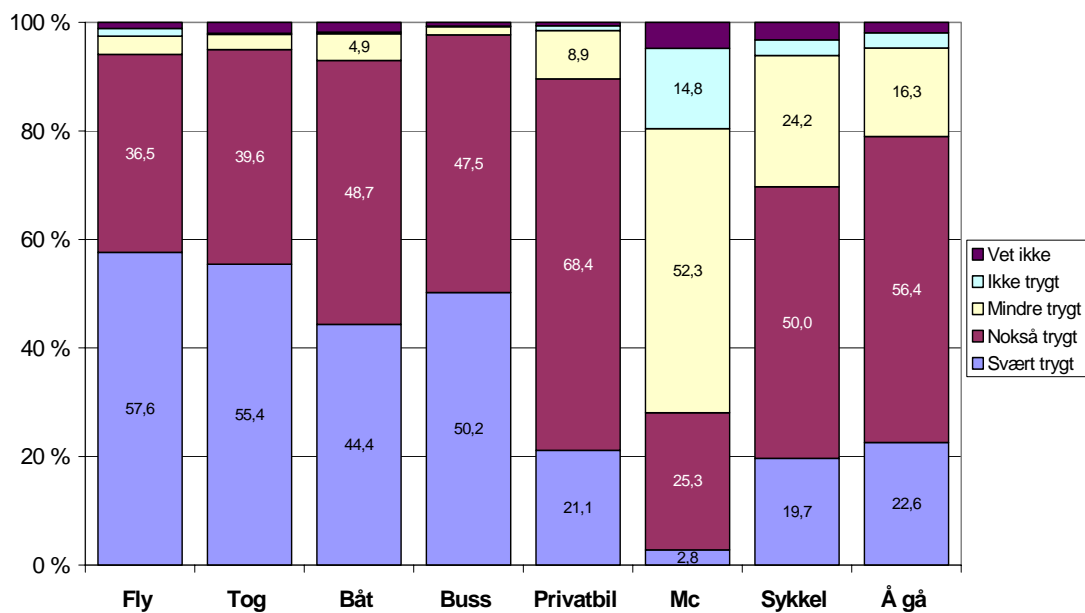
Sammenlignet med andre undersøkelser av trygghet var andelen som opplevde tog som svært trygt eller nokså trygt temmelig liten i 2000 (se f. eks. Norheim og Stangeby 1995, Loncar-Lucassi 1998, Berge og Amundsen 2001, Alm og Lindberg 2002). Forklaringen er antakelig at undersøkelsen i 2000 ble gjennomført i juni 2000, kort tid etter at det hadde skjedd flere togulykker i Norge, med omfattende oppslag i media; Åstaulykken 4. januar,

Lillestrømulykken 5. april og avsporingen på Sørlandsbanen 17. juni. At ulykker og omtalen av dem har betydning for folks opplevde trygghet er nokså naturlig, og også påpekt i tidligere forskning (Amundsen og Bjørnskau 2003). Noe av endringen i opplevd trygghet ved båtreiser kan trolig også tilskrives slike forhold, nærmere bestemt Sleipner-ulykken i 1999.

Antakelig er det slike mekanismer som også har ført til at folk ikke opplever fly som fullt så trygt i 2003 som i 2000. Terroranslaget mot USA 11. september 2001 førte til at mange ble redde for å fly, og det førte til en massiv reduksjon i etterspørselen etter flyreiser.

Store ulykker og omtalen av dem synes derfor å ha relativt stor betydning, men det virker samtidig som at denne virkningen er relativt kortvarig. I 2003 vurderes tog igjen som et av de sikreste transportmidlene.

Figur 3.2 viser en del av de samme fordelingene av opplevd trygghet i 2003 som figur 3.1, men har i tillegg med opplevd trygghet ved bruk av motorsykkel, sykkel og som fotgjenger.



Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.2 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med ulike transportmidler i 2003. Prosent, N=1000.

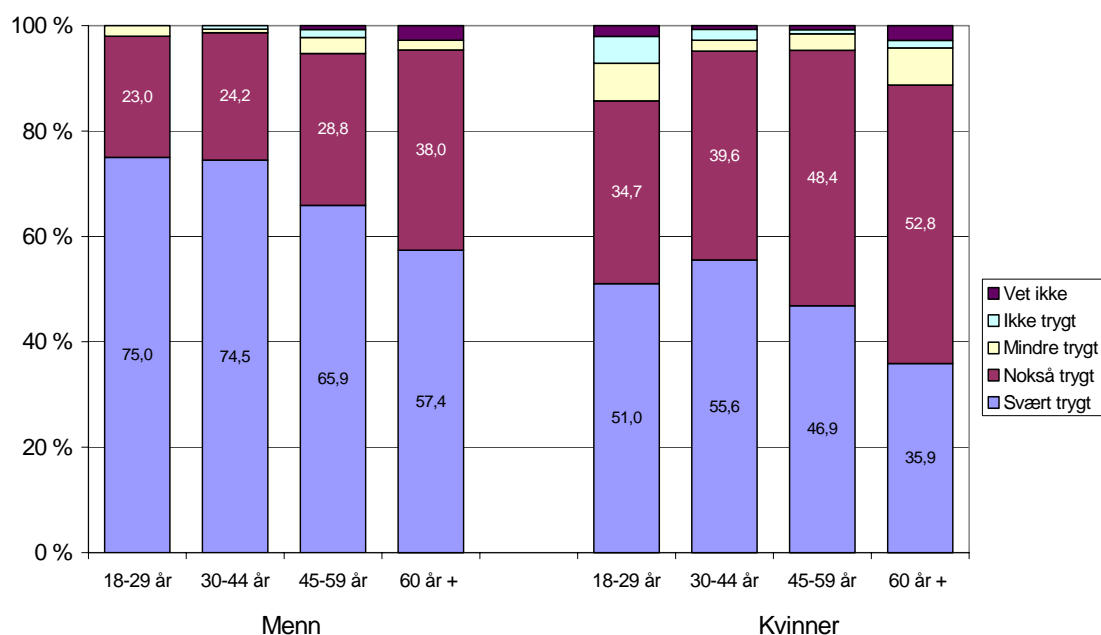
Motorsykkel skiller seg ut som det transportmiddelet som oppfattes som mest utrygt. Deretter kommer sykkel og gange. Privatbil oppfattes som litt tryggere, men ikke på langt nær så trygt som kollektive transportmidler. Oppfatningene samsvarer påfallende godt med faktiske tall for skaderisiko for ulike trafikantgrupper (Bjørnskau 2003).

3.2 Opplevd trygghet fordelt på kjønn og alder i 2003

En svensk undersøkelse av opplevd trygghet i transport viste at kvinner og personer over 65 år var de som i størst grad opplevde utrygghet i transport (Alm og Lindberg 2002).

I det følgende presenteres opplevd trygghet for hvert transportmiddel fordelt på kjønn og alder på respondentene.

3.2.1 Fly



Kilde: TØI rapport 702/2004

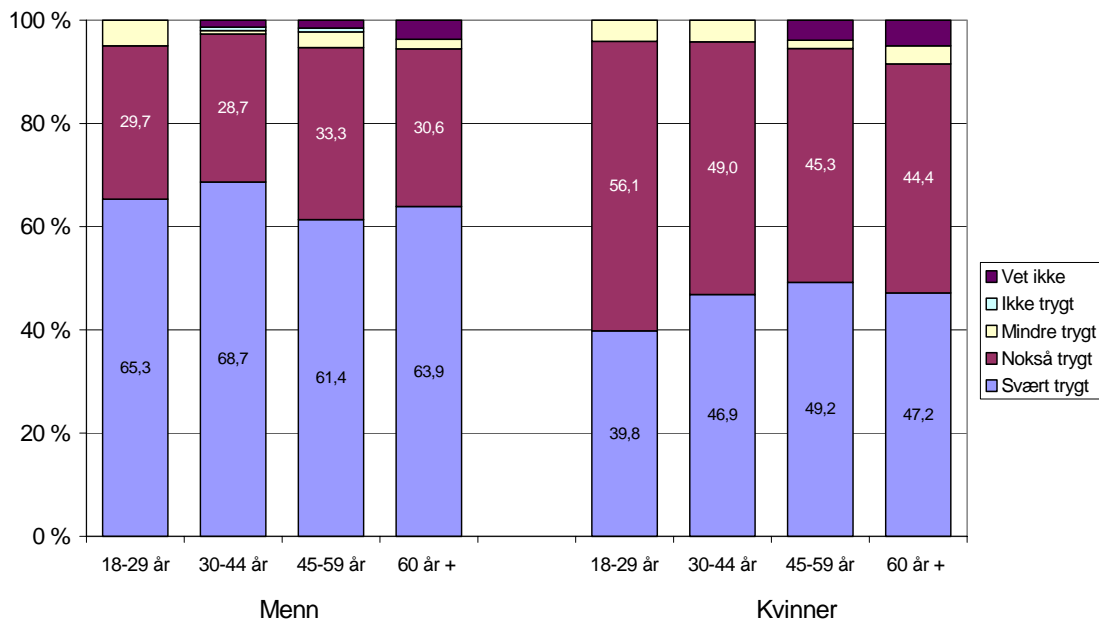
Figur 3.3 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med fly fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Det er en forholdsvis klar tendens til at menn i større grad enn kvinner opplever det som trygt å fly, i hvert fall er det klart flere av mennene som mener det er svært trygt å fly. Forskjellen mellom menn og kvinner i svarfordelingen er klart signifikant.

Det er også en klar tendens til at oppfatningene av trygghet samvarierer med alder. Blant kvinner er de eldste og til en viss grad de yngste mest utrygge, blant mennene er de eldste mest utrygge. Forskjellen over alder totalt er signifikant, og det samme gjelder forskjellen mellom ulike aldersgrupper blant kvinner.

Blant unge menn 18-29 år svarer et stort flertall, tre av fire, at fly er svært trygt. Blant kvinner over 60 år opplever én av tre fly som svært trygt.

3.2.2 Tog



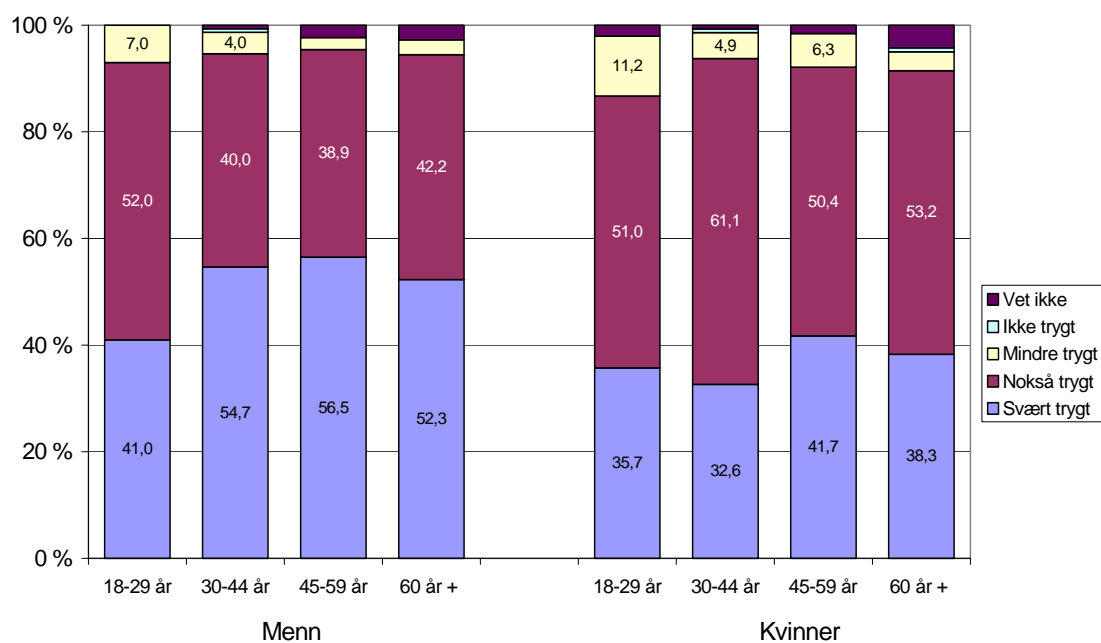
Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.4 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med tog fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Også når det gjelder å reise med tog er det en klar tendens til at menn i større grad enn kvinner oppgir at dette er ”svært trygt”. Blant menn er det godt over 60 prosent som sier dette, blant kvinnene er det et mindretall. Denne forskjellen mellom menn og kvinner er signifikant.

Vi finner ikke den samme tendensen til variasjon over alder når det gjelder opplevd trygghet ved å reise med tog. I den grad det er variasjon over alder, ser det snarere ut til at det tendensen er motsatt av hva vi fant for fly; i hvert fall blant kvinner er de yngste mest utrygge. Forskjellene i opplevd trygghet blant kvinner i ulike aldersgrupper er signifikant.

3.2.3 Båt



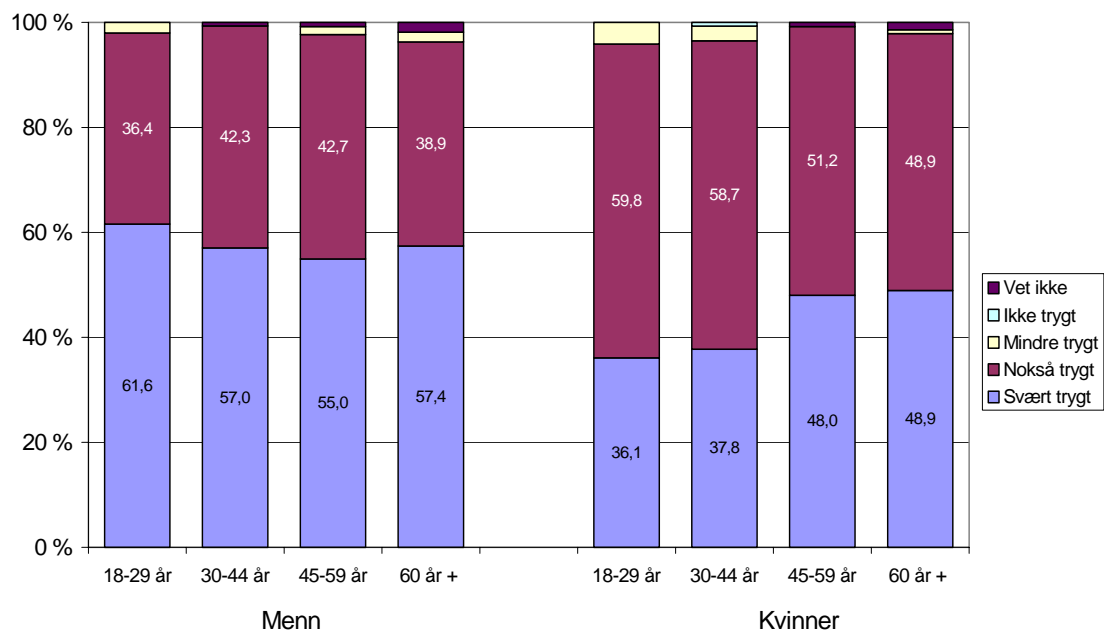
Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.5 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med båt fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Også når det gjelder å reise med båt er det en forskjell på menn og kvinner i opplevd trygghet. Igjen er det flere menn enn kvinner som sier at de opplever dette som svært trygt, og forskjellen er klart signifikant.

Når det gjelder fordelingen over alder, er det en tendens til at de yngste opplever størst grad av utrygghet, både blant menn og kvinner. Denne tendensen er imidlertid ikke signifikant.

3.2.4 Buss



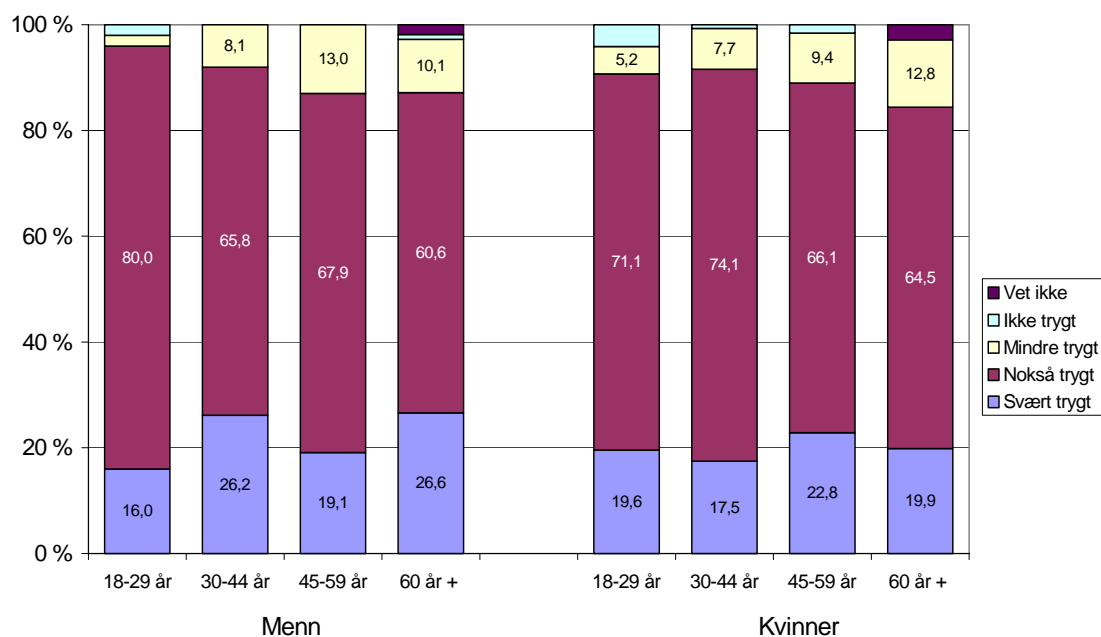
Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.6 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med buss fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Som tidligere nevnt opplever nesten alle at buss er et trygt transportmiddel. Men også her er det flere menn enn kvinner som oppgir at dette er ”svært trygt”.

Blant menn er det ingen klare tendens til variasjon over alder, men blant kvinner er det en forholdsvis klar tendens til at de yngste kvinnene i mindre grad enn andre oppgir buss som ”svært trygt”, og denne forskjellen er statistisk signifikant.

3.2.5 Privat bil



Kilde: TØI rapport 702/2004

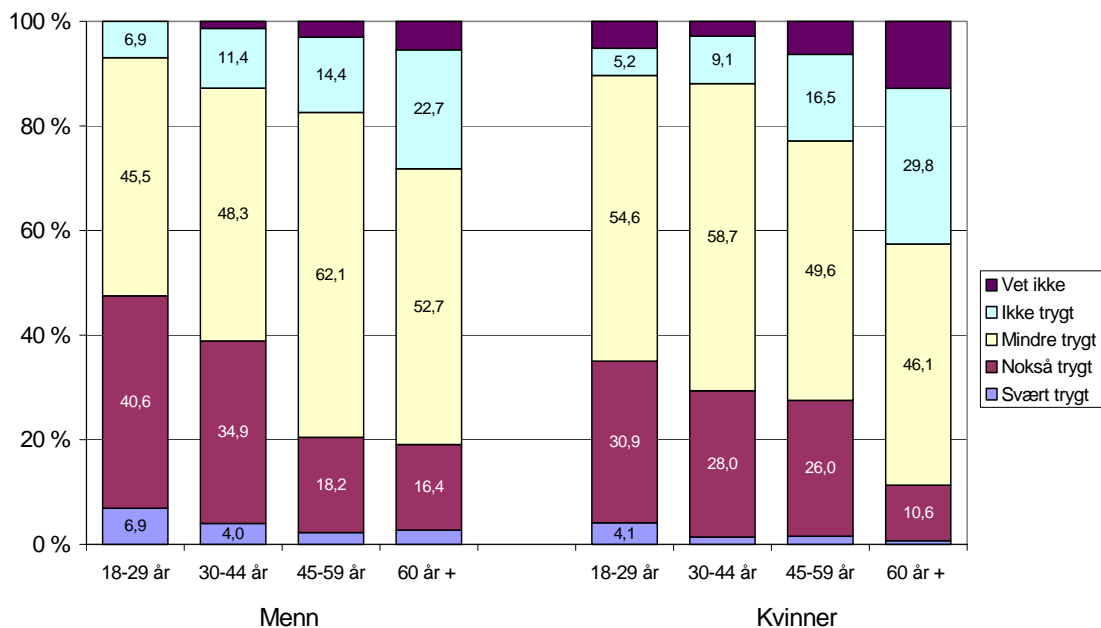
Figur 3.7 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med privat bil fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Det er små forskjeller på menn og kvinner når det gjelder opplevd trygghet ved bruk av privat bil. Det kan tenkes at noe av grunnen til det er at det her ikke er skilt mellom å kjøre selv og å sitte på. (Forskjellen i opplevd trygghet mellom å kjøre selv og å være passasjerer blir presentert senere.)

Blant kvinner er det heller ingen signifikante forskjeller mellom aldersgrupper, selv om det er en tendens til at andelen som opplever det som mindre trygt øker med økende alder. Blant menn finner vi en lignende tendens, og her er det signifikante forskjeller mellom aldersgruppene. Her er det også en tendens til at andelen som svarer "svært trygt" øker med økende alder. Det er faktisk blant de yngste mennene færrest som svarer at bilkjøring er "svært trygt".

Andelen som opplever bilkjøring som svært trygt er størst blant de eldste mennene. Samtidig er det også i denne gruppen en relativt stor andel som opplever bilkjøring som utrygt. Dette kan tyde på at den eldste gruppen av menn inneholder svært forskjellige mennesker, noen som overhodet ikke føler seg svekket av alderen, og som opplever bilkjøring som trygt og greit, og andre, antakelig eldre som er blitt engstelige for å kjøre bil.

3.2.6 Motorsykkel



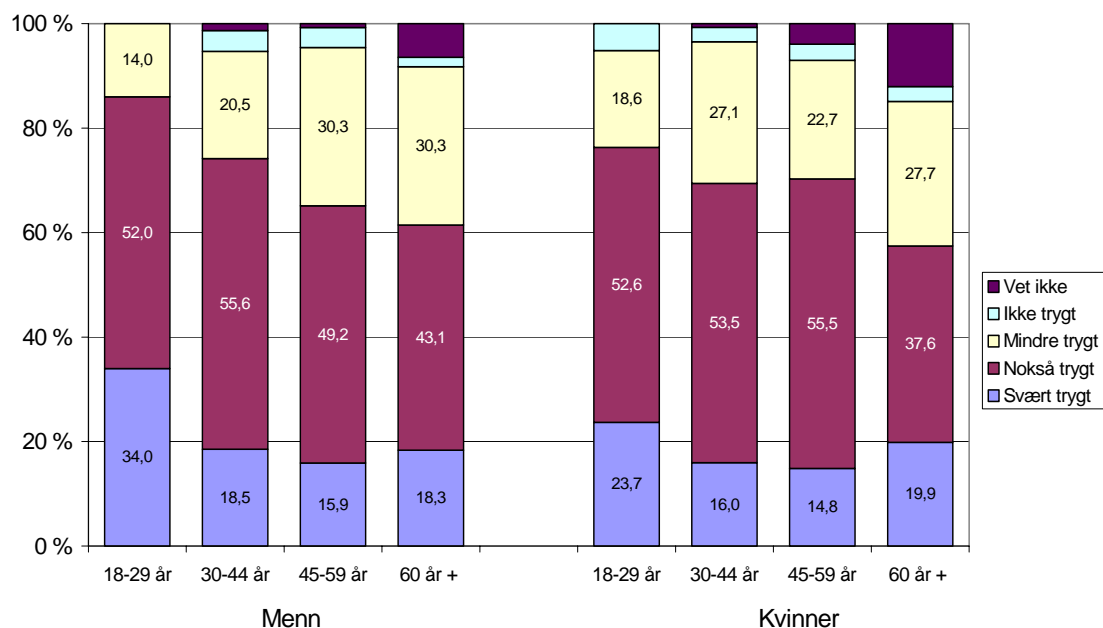
Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.8 Oppfatning av hvor trygt det er å reise med motorsykkel fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Som vist i figur 3.2 skiller motorsykkel seg ut fra andre transportmidler ved at et flertall svarer at dette er mindre trygt. Det er ikke store forskjeller på menn og kvinner når det gjelder oppfatningen av trygghet ved å kjøre motorsykkel, men det er likevel en signifikant tendens til at flere menn enn kvinner oppfatter motorsykkel som et trygt transportmiddel. Forskjellene mellom aldersgrupper er imidlertid mye mer markert. De yngste, både blant menn og kvinner oppgir i større grad at motorsykkel er trygt enn de middelaldrende og eldre. Forskjellene mellom aldersgrupper er signifikante både for menn og kvinner.

Til forskjell fra de andre transportmidlene, som antakelig de fleste har erfaring med, er det antakelig de færreste som har noe større erfaring med å kjøre motorsykkel. Det er for eksempel kun 12 prosent i utvalget som har førerkort for tung motorsykkel (over 125 cm³). At så mange oppfatter motorsykkel som utrygt kan derfor skyldes at man ikke selv har kjørt motorsykkel. Noe av oppfatningen kan m.a.o. være uttrykk for at vi frykter det ukjente. Blant de som har førerkort for tung motorsykkel er det 46 prosent som opplever å kjøre motorsykkel som svært trygt eller nokså trygt, mens det kun er 26 prosent blant de som ikke har førerkort for tung motorsykkel.

3.2.7 Sykkel

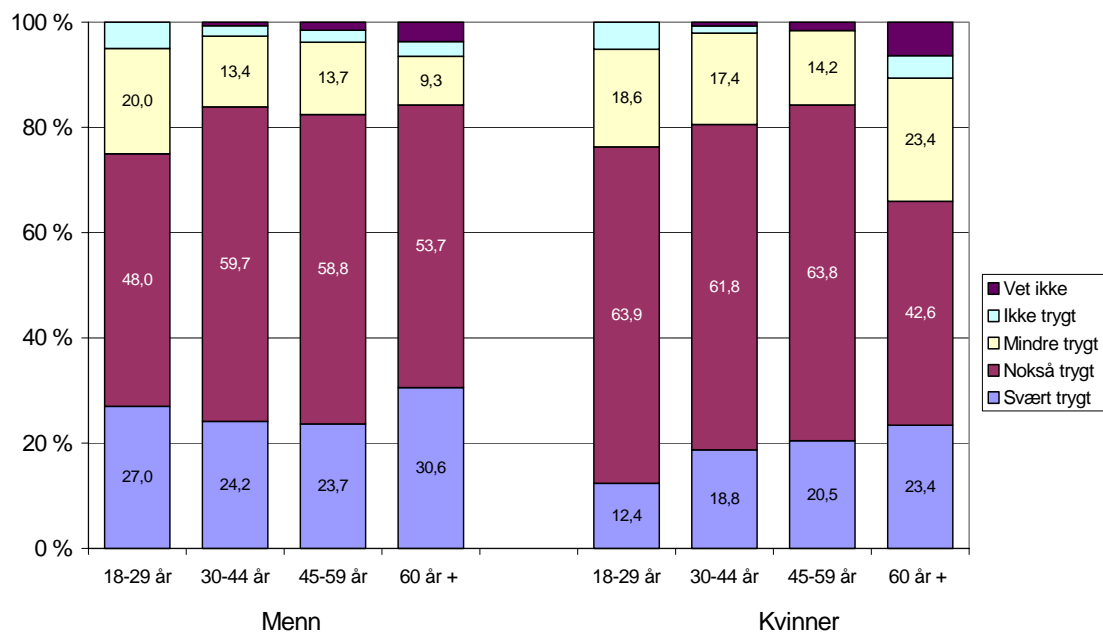


Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.9 Oppfatning av hvor trygt det er å sykle fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Også når det gjelder sykkel er det en forholdsvis klar tendens til at de yngste føler større trygghet enn de middelaldrende og eldre. Forklaringen kan være at det er unge som i størst grad sykler, m.a.o. at egen erfaring med transportmidlet påvirker opplevelsen av trygghet. Forskjellen mellom aldersgruppene er signifikant for menn, men ikke for kvinner. Det er imidlertid ingen signifikant forskjell på opplevelsen av trygghet mellom menn og kvinner når det gjelder å sykle.

3.2.8 Gange



Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.10 Oppfatning av hvor trygt det er å gå i trafikken fordelt på kjønn og alder. Prosent, N=1000.

Totalt sett mener menn at det er noe tryggere å gå i trafikken enn det kvinner gjør, men forskjellen er liten og ikke signifikant. Blant menn er det heller ikke forskjeller mellom aldersgrupper. Blant kvinner er det imidlertid signifikante forskjeller mellom aldersgrupper, og de eldste kvinnene opplever det som mindre trygt å gå enn det andre grupper gjør. Interessant nok opplever de eldste mennene størst grad av trygghet.

Grunnen til at de eldste kvinnene opplever såpass stor utrygghet som fotgjengere er nok at de er spesielt utsatte for skader ved fall og lignende. De er langt mer utsatte enn menn i samme alder, noe som også reflekteres i faktisk registrert skaderisiko (Bjørnskau 2003).

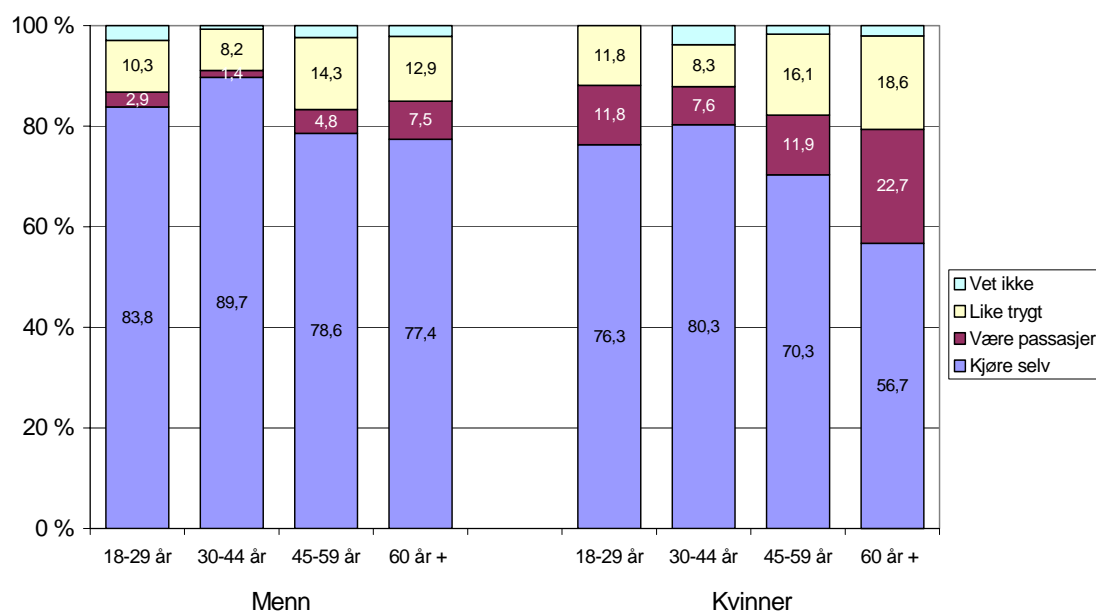
Blant kvinnene er det imidlertid også flest av de eldste som oppgir at det er svært trygt å gå i trafikken. Det er faktisk de yngste som i minst grad sier at det er "svært trygt". Forklaringen her kan være at færre unge kvinner generelt føler seg trygge i det offentlige rom, ikke pga. risiko for skader etter ulykker, men pga. utrygghet for antasting eller andre plager fra andre personer.

3.3 Trygghet og egenkontroll

Tidligere forskning har vist at graden av egenkontroll over transportmidlet er positivt assosiert med trygghet (jf. Amundsen & Bjørnskau 2003). At de som har førerkort for tung motorsykel i større grad oppfatter det som trygt å kjøre motorsykel enn de som ikke har førerkort, kan være en indikasjon på at graden av egenkontroll er av betydning for hvor trygg man føler seg.

De som ikke har førerkort for motorsykel tenker muligens ikke på at man har relativt stor kontroll over hvor risikofylt kjøringen skal være – også når man kjører motorsykel.

For å undersøke betydningen av egenkontroll ble respondenter med førerkort for bil spurt om det var tryggest å kjøre bil selv eller å være passasjer. Svarfordelingen er vist i figur 3.11.



Kilde: TØI rapport 702/2004

Figur 3.11 Oppfatninger av om det er tryggest å kjøre selv eller være passasjer blant bilførere. Prosent, N=858.

I alle kjønns- og aldersgrupper er det flest som svarer at det er tryggere å kjøre selv enn å være passasjer. Det er m.a.o. en sterk støtte for hypotesen om at egenkontroll er viktig for opplevelsen av trygghet.

Det er imidlertid en viss forskjell på menn og kvinner. Menn svarer i signifikant større grad enn kvinner at det er tryggest å kjøre selv. Blant kvinner er det også signifikante forskjeller mellom aldersgrupper. De eldste kvinnene oppgir i langt mindre grad enn andre at det er tryggest å kjøre selv. Blant kvinner over 60 år mener nesten en av fire at det er tryggest å være passasjer.

4 Drøfting

Folks oppfatninger av hvor trygge eller utrygge de forskjellige transportmidlene er, samsvarer forbløffende bra med faktiske risikotall. Skaderisikoen ved bruk av motorsykkel er mellom fem og seks ganger høyere enn ved bruk av privat bil (Bjørnskau 2003). Kollektive transportmidler (buss, tog, fly) oppleves generelt som sikrere enn private transportmidler, og dette stemmer også med faktiske risikotall (Elvik m.fl. 1997).

Det er mulig at grunnen til dette nettopp er at folk kjenner til beregninger av risiko i transport, men det er usannsynlig. Som vist er opplevelsen av trygghet svært påvirket av om det nylig har skjedd større ulykker med ulike transportmidler og av medieoppslaget knyttet til slike ulykker. Det er nok heller slike mer subjektive opplevelser av risiko som er grunnlaget for hva folk svarer. Det innebærer antakelig også at dersom man hadde gjennomført en tilsvarende survey i skrivende stund (februar 2004) ville antakelig både forliset av lasteskipet Rocknes og togavsporingen i Vestby ha påvirket oppfatningene, og både båt og tog ville antakelig blitt vurdert som noe mindre trygge enn det resultatene foran indikerer.

Stort sett synes resultatene å indikere at folk har oppfattet spørsmålene slik de har vært tenkt, dvs. som spørsmål om deres oppfatninger av risiko for ulykker med de ulike transportmidlene, men det kan se ut til at noen av respondentene også har lagt andre faktorer i spørsmålet om trygghet. For mange av de kollektive transportmidlene, særlig buss, båt og tog har vi funnet at de mest utrygge er de yngste kvinnene, mens de tilhører de som opplever mest trygghet når det gjelder bil, motorsykkel og sykkel.

En mulig grunn til dette kan være at de yngste kvinnene i større grad enn andre opplever ubehagelige episoder med innpåslitne passasjerer og lignende, og at dette hyppigere skjer på buss og tog enn på fly, der det i større grad er personell i nærheten som gjør at slike episoder unngås. En svensk undersøkelse (Alm og Lindberg 2002) viste at ferje og bybuss ble oppfattet som de mest utrygge transportmidlene mht. vold, mens bil ble vurdert som mest utrygt mht. ulykker (de hadde ikke spørsmål om motorsykkel, sykkel og gange).

Norske undersøkelser av denne typen utrygghet ved bruk av kollektivtransport viser at dette er et storbyproblem (Norheim og Stangeby 1993, Kjørstad 1995), og unge kvinner er overrepresentert i de større byene. En nyere norsk undersøkelse med data fra Sverige viser at det særlig sent på kvelden eller om natten at mange opplever kollektive transportmidler som utrygge (Stangeby 2004) og det er typisk unge mennesker som reiser på slike tidspunkter.

Disse resultatene tyder på at slike faktorer kan ha vært medvirkende for svarene til en del av de unge kvinnene.

5 Konklusjon

Folks oppfatninger av hvor trygge forskjellige transportmidler er kan oppsummeres som følger:

- Folks oppfatninger er forholdsvis stabile, men påvirkes sterkt av store ulykker og medieomtalen av dem (Åsta, Sleipner, 11. september osv.)
- Kollektive transportmidler oppfattes generelt som mer trygge enn private transportmidler
- Motorsykkel oppfattes som minst trygt, deretter sykkel og gange. Bil oppfattes som tryggest av de private transportmidlene.
- Folks oppfatninger av trygghet ved reise med ulike transportmidler stemmer noenlunde med fordelingen av faktisk risiko mellom transportmidlene
- Kvinner føler generelt større utrygghet enn menn
- Eldre opplever det å fly, å kjøre bil, å kjøre motorsykkel og å sykle som mer utrygt enn yngre
- Å kjøre selv oppleves som mer trygt enn å være passasjer

Vi har også funnet at unge kvinner oppfatter enkelte kollektive transportmidler som mer utrygge enn det andre grupper gjør. Samtidig opplever de større trygghet ved bruk av individuelle transportmidler enn mange andre grupper. Forklaringen kan være at opplevelsen av utrygghet også skapes av frykt for å bli antastet eller på andre måter plaget av andre passasjerer. Flere undersøkelser viser at frykten for vold og annet ubehag er størst ved de samme transportmidlene som de unge kvinnene i vårt utvalg oppgir som minst trygge.

Dette viser at det kan være behov for å skille mellom ulike kilder til utrygghet i framtidige undersøkelser av dette, og det bør spesifiseres hva slags utrygghet man ønsker å kartlegge. I tillegg kan det også være ønskelig å få bedre oversikt over hvorfor folk opplever at faren for ulykke varierer mellom transportmidler; er dette uttrykk for at de kjenner den faktiske risikoen, eller er det uttrykk for en mer subjektiv oppfatning av trygghet eller utrygghet. Antakelig vil slike subjektive oppfatninger i stor grad være påvirket av folks egen erfaring med bruk av de forskjellige transportmidlene.

Det finnes enkelte norske undersøkelser om opplevelse av trygghet ved transport, men da først og fremst trygghet fra å bli utsatt for vold m.m. Det er få undersøkelser om opplevelsen av trygghet knyttet til risiko for ulykker ved transport i Norge. Eventuelle undersøkelser i framtiden bør utformes slik at det vil være mulig å skille klart mellom forskjellige former for trygghet/utrygghet og hvilke faktorer som påvirker dem.

6 Referanser

- Alm, C. og Lindberg, E. (2002) Upplevd trygghet ved resor med kollektiva transportmedel. Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet. VTI meddelande 919.
- Amundsen A. H. og Bjørnskau T. (2003): *Utrygghet og risikokompensasjon. i transportsystemet. En kunnskapsoversikt for RISIT- programmet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 622/2003.
- Assum, T. Bjørnskau, T. Fosser, S. og Sagberg, F. (1999): Risk Compensation – The Case of Road Lighting. *Accident Analysis and Prevention*. 31 (5) 545-553.
- Berge, G. og Amundsen, A. H. (2001) *Holdninger og transportmiddelvalg*. Etatsprosjektet Kollektivtransport. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 512/2001.
- Bjørnskau T. (2003): *Risiko i veitrafikken 2001-2002*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 694/2003.
- Elvik, R., Borger, A. M. og Vaa, T. (1997) *Trafikksikkerhetshåndbok*. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Fridstrøm L. (1998): Trygghet er farlig. *Samferdsel* nr. 4, 1998: 20-22.
- Kjørstad K. (1995): *Kollektivtrafikanternes preferanser. Erfaringer fra Moss, Grenland, Kristiansand, Tromsø og Ålesund*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 312/1995.
- Loncar-Lucassi, V. M. (1998): *Spårtrafik kontra buss? Mjuka faktorerers inverkan på resenärens färdsmedelval*. Stockholm, Kommunikationsforskningsberedningen. KFB-meddelande 1998:1.
- Norheim B. og Stangeby I. (1993): *Bedre kollektivtransport. Oslo-trafikanternes verdsetting av høyere standard*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 167/1993.
- Norheim B. og Stangeby I. (1995): *Fakta om kollektivtransport. Oslo-trafikanternes verdsetting av høyere standard*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 167/1995.
- OECD (1990): *Behavioural adaptations to changes in the road transport system*. Scientific Expert Group, Paris.
- Olsen O. E. og Boyesen M. (2000): Farlige trender i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Kronikk, *Stavanger Aftenblad* 20.12. 2000
- Stangeby I. (2004): *Opplevelse av utrygghet ved bruk av kollektivtransport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, arbeidsdokument PT/1706/2004.

Vedlegg 1: Spørreskjema

Spørreskjema 2000

1. Hvilket transportmiddel ville du helst ha foretrukket dersom du skulle reise en lengre strekning innenlands?

LES OPP

- 1: Fly
- 2: Tog
- 3: Buss
- 4: Båt
- 5: Privatbil
- 6: Annet
- 7: Ikke sikker

2. Hvor trygt mener du det er å reise med følgende transportmiddel?

- a) Fly? Er det ...

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

- b) Tog?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

- c) Buss?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

- d) Båt?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

- e) Privatbil?
- 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

3. NSB har i det siste hatt problemer med trafikkavviklingen. I hvilken grad har du tiltro til at NSB greier å løse disse problemene?

LES OPP

- 1: I stor grad
- 2: I noen grad
- 3: I liten eller ingen grad
- 4: Ikke sikker

4. Omtrent hvor ofte reiser du med NSB?

LES OPP

- 1: Minst en gang i uken
- 2: Noen ganger i måneden
- 3: Noen ganger i året
- 4: Sjeldnere

Til slutt:

5. Hvilket år er du født?

6. Kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne

Spørreskjema 2003

1. Har du førerkort for personbil?
 1. Ja
 2. Nei

2. Har du førerkort for tung motorsykkel (mer enn 125 kubikk)?
 1. Ja
 2. Nei

3. Hvor trygt mener du det er å reise med følgende transportmiddel?
 - a) Fly? Er det ...
 - 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

 - b) Tog?
 - 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

 - c) Buss?
 - 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

 - d) Båt?
 - 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

 - e) Privatbil?
 - 1: Svært trygt
 - 2: Nokså trygt
 - 3: Mindre trygt
 - 4: Ikke trygt i det hele tatt
 - 5: Ikke sikker

f) Motorsykkel?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

g) Sykkel?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

h) Og hvor trygt mener du det er å gå i trafikken?

- 1: Svært trygt
- 2: Nokså trygt
- 3: Mindre trygt
- 4: Ikke trygt i det hele tatt
- 5: Ikke sikker

4. Hvis førerkort for bil:
Hva føler du er tryggest – å kjøre selv eller å være passasjer?

- 1: Kjøre selv
- 2: Være passasjer
- 3: Like trygt
- 4: Ikke sikker

Vedlegg 2: Tabeller

Tabell V.2.1. Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler i 2000 og i 2003. Prosent.

Fly	2000	2003
Svært trygt	66,28	57,60
Nokså trygt	28,55	36,50
Mindre trygt	2,50	3,40
Ikke trygt	1,00	1,40
Vet ikke	1,67	1,10
N	600	1000

	2000	2003	Signifikans
Fly			
Andel trygt	94,82	94,10	i.s.

Tog	2000	2003
Svært trygt	36,50	55,44
Nokså trygt	40,67	39,56
Mindre trygt	15,17	2,80
Ikke trygt	3,67	0,20
Vet ikke	4,00	2,00
N	600	1000

	2000	2003	Signifikans
Tog			
Andel trygt	77,17	95,00	p < 0,001

Båt	2000	2003
Svært trygt	40,10	44,36
Nokså trygt	44,76	48,65
Mindre trygt	11,15	4,90
Ikke trygt	1,83	0,30
Vet ikke	2,16	1,80
N	600	1000

	2000	2003	Signifikans
Båt			
Andel trygt	84,86	93,01	p < 0,001

Buss	2000	2003
Svært trygt	47,09	50,20
Nokså trygt	45,26	47,50
Mindre trygt	5,16	1,50
Ikke trygt	0,83	0,10
Vet ikke	1,66	0,70
N	600	1000

	2000	2003	Signifikans
Buss			
Andel trygt	92,35	97,70	p < 0,001

Privat bil	2000	2003
Svært trygt	26,17	21,14
Nokså trygt	54,17	68,44
Mindre trygt	16,17	8,92
Ikke trygt	1,33	0,90
Vet ikke	2,17	0,60
N	600	1000

	2000	2003	Signifikans
Bil			
Andel trygt	80,33	89,58	p < 0,001

Tabell V.2.2: Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler i 2003 fordelt på kjønn og alder. Prosent.

Fly	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	75,00	74,50	65,91	57,41	51,02	55,56	46,88	35,92
Nokså trygt	23,00	24,16	28,79	37,96	34,69	39,58	48,44	52,82
Mindre trygt	2,00	0,67	3,03	1,85	7,14	2,08	3,13	7,04
Ikke trygt	0,00	0,67	1,52	0,00	5,10	2,08	0,78	1,41
Vet ikke	0,00	0,00	0,76	2,78	2,04	0,69	0,78	2,82
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Tog	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	65,35	68,67	61,36	63,89	39,80	46,85	49,22	47,18
Nokså trygt	29,70	28,67	33,33	30,56	56,12	48,95	45,31	44,37
Mindre trygt	4,95	0,67	3,03	1,85	4,08	4,20	1,56	3,52
Ikke trygt	0,00	0,67	0,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Vet ikke	0,00	1,33	1,52	3,70	0,00	0,00	3,91	4,93
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Buss	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	61,62	57,05	54,96	57,41	36,08	37,76	48,03	48,94
Nokså trygt	36,36	42,28	42,75	38,89	59,79	58,74	51,18	48,94
Mindre trygt	2,02	0,00	1,53	1,85	4,12	2,80	0,00	0,71
Ikke trygt	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,70	0,00	0,00
Vet ikke	0,00	0,67	0,76	1,85	0,00	0,00	0,79	1,42
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Båt	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	41,00	54,67	56,49	52,29	35,71	32,64	41,73	38,30
Nokså trygt	52,00	40,00	38,93	42,20	51,02	61,11	50,39	53,19
Mindre trygt	7,00	4,00	2,29	2,75	11,22	4,86	6,30	3,55
Ikke trygt	0,00	0,67	0,00	0,00	0,00	0,69	0,00	0,71
Vet ikke	0,00	0,67	2,29	2,75	2,04	0,69	1,57	4,26
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Privatbil	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	16,00	26,17	19,08	26,61	19,59	17,48	22,83	19,86
Nokså trygt	80,00	65,77	67,94	60,55	71,13	74,13	66,14	64,54
Mindre trygt	2,00	8,05	12,98	10,09	5,15	7,69	9,45	12,77
Ikke trygt	2,00	0,00	0,00	0,92	4,12	0,70	1,57	0,00
Vet ikke	0,00	0,00	0,00	1,83	0,00	0,00	0,00	2,84
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Tabell V.2.2 forts.: Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler i 2003 fordelt på kjønn og alder. Prosent.

Mc	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	6,93	4,03	2,27	2,73	4,12	1,40	1,57	0,71
Nokså trygt	40,59	34,90	18,18	16,36	30,93	27,97	25,98	10,64
Mindre trygt	45,54	48,32	62,12	52,73	54,64	58,74	49,61	46,10
Ikke trygt	6,93	11,41	14,39	22,73	5,15	9,09	16,54	29,79
Vet ikke	0,00	1,34	3,03	5,45	5,15	2,80	6,30	12,77
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Sykkel	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	34,00	18,54	15,91	18,35	23,71	15,97	14,84	19,86
Nokså trygt	52,00	55,63	49,24	43,12	52,58	53,47	55,47	37,59
Mindre trygt	14,00	20,53	30,30	30,28	18,56	27,08	22,66	27,66
Ikke trygt	0,00	3,97	3,79	1,83	5,15	2,78	3,13	2,84
Vet ikke	0,00	1,32	0,76	6,42	0,00	0,69	3,91	12,06
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Å gå	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Svært trygt	27,00	24,16	23,66	30,56	12,37	18,75	20,47	23,40
Nokså trygt	48,00	59,73	58,78	53,70	63,92	61,81	63,78	42,55
Mindre trygt	20,00	13,42	13,74	9,26	18,56	17,36	14,17	23,40
Ikke trygt	5,00	2,01	2,29	2,78	5,15	1,39	0,00	4,26
Vet ikke	0,00	0,67	1,53	3,70	0,00	0,69	1,57	6,38
N	100	149	131	109	97	144	127	142

Hva er tryggest	Menn				Kvinner			
	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60 år +
Å kjøre selv	83,82	89,73	78,57	77,42	76,32	80,30	70,34	56,70
Å være pass.	2,94	1,37	4,76	7,53	11,84	7,58	11,86	22,68
Like trygt	10,29	8,22	14,29	12,90	11,84	8,33	16,10	18,56
Ikke sikker	2,94	0,68	2,38	2,15	0,00	3,79	1,69	2,06
N	68	146	126	93	76	132	118	97