

# Sikkerhetsbelter i buss: hva gjør at folk ikke bruker dem?

Elisabeth Øglænd

Masteroppgave i samfunnssikkerhet  
Universitetet i Stavanger  
Våren 2011

UNIVERSITETET I STAVANGER

MASTERGRADSSTUDIUM I  
SAMFUNNSSIKKERHET

MASTEROPPGAVE

---

SEMESTER: Vår 2011

---

FORFATTER: Elisabeth Øglænd

VEILEDER: Odd Einar Olsen

SAMARBEIDSPARTNER: Statens vegvesen Molde (Region Midt)

---

TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:

Sikkerhetsbelter i buss: hva gjør at folk ikke bruker dem?

---

EMNEORD/STIKKORD:

Bruk av sikkerhetsbelter, buss, risiko, risikopersepsjon, påvirkningsfaktorer, vaner, atferd, holdninger

---

SIDETALL: 113 (utenom litteraturliste og vedlegg)

**STAVANGER, 15. Juni 2011**

## Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på to spennende studieår preget av stor faglig variasjon, hektiske eksamenstider og interessante gruppeprosjekter. Jeg tar med meg mange gode minner og erfaringer videre, og takker mine medstudenter for sosiale og motiverende stunder. Takk til både Karen og Kjersti som har tatt seg tid til å lese halvferdige utkast og gitt konstruktive tilbakemeldinger. En takk går også til Marianne for inspirasjon. Samtidig vil jeg takke familie og venner som har gjort det mulig å pendle til Stavanger og bidratt til å holde pågangsmotet oppe.

Mine kontaktpersoner i Statens vegvesen, Kjetil Rød og Merete Godø, har tatt meg vel i mot og gitt gode råd og veiledning. Samarbeidet har vært en god erfaring. Takk så mye, begge to!

Flybussens driftsleder, Lium, og hans kollegaer som møtte meg med vennlighet – takk for at dere tilrettela for at undersøkelsen kunne gjennomføres. I tillegg vil jeg takke alle busspassasjerene som tok seg tid til å besvare spørreskjemaene. Uten dere ville det ikke blitt noen resultater. Smedal og Gjerstad fortjener også en takk for sitt engasjement og velvilje til å skaffe opplysninger jeg trengte.

Odd Einar Olsen, veilederen min ved UiS, vil jeg takke for god veiledning og oppmuntring. Det har vært en utrolig lærerik prosess, og jeg har satt stor pris på dine ærlige tilbakemeldinger.

En spesiell takk går til min fantastiske mann. Jeg kan ikke få takket deg nok, Helge, for alle de gangene du har vært der for meg, lyttet, lest utkast, oppmuntret og tålmodig tilpasset deg slik at jeg skulle få den tiden jeg trengte til studiene.

## Sammendrag

Siden oktober 1999 har det vært påbudt å montere sikkerhetsbelter i nyregistrerte busser av klasse II og III. Dette har ført til at mange busser per i dag har sikkerhetsbelter. Likevel brukes de av under halvparten av passasjerene, mens det i bil er en bruksandel på over 90 prosent. Ved flere bussulykker har det blitt påpekt at bruk av sikkerhetsbelter kunne ha begrenset skadeomfanget betydelig. Det er bemerkelsesverdig at kunnskap om sikkerhetsbeltets nytte sammen med at man faktisk er pålagt å bruke det, ikke har ført til en høyere bruksprosent. Samtidig føres det få eller ingen kontroller av at påbudet blir overholdt. Denne studien er gjort i samarbeid med Statens vegvesen og har til hensikt å sette fokus på den mangelfulle beltebruken blant busspassasjerene. Problemstillingen tar sikte på å finne ut hvilke påvirkningsfaktorer som bidrar til at noen bruker sikkerhetsbelte i buss, mens andre lar være.

Fenomenet som studeres er lite utforsket i forbindelse med buss. Det er sammensatt og kan tenkes å bli påvirket av flere forhold. Ulike perspektiver innen risikopersepsjon, teorien om risikohomeostase og perspektiver på risikoatferd og -holdninger danner grunnlaget for analysen og drøftingen. Det er utviklet tre forskningsspørsmål som søker informasjon om busspassasjerenes risikovurderinger, fellestrekk blant begrunnelser for å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelte, samt andre mulige påvirkningsfaktorer. For å besvare problemstillingen og forskningsspørsmålene er det foretatt en tverrsnittundersøkelse, der 232 passasjerer i Flybussen mellom Værnes lufthavn og Trondheim har besvart et spørreskjema. Analysen av datamaterialet er gjort ved hjelp av kvantitative metoder – hovedsakelig frekvensfordelinger, korrelasjoner og regresjonsanalyser.

Passasjerene vurderer risikoen forbundet med bussreiser til å være liten. Relativt få bruker sikkerhetsbelter, mens foreldre er mer påpasselige med å sørge for at barna bruker dem. Resultatene viser forskjeller mellom menn og kvinner. Vaner er mest påvirkende for både bruk og fraværende bruk av

sikkerhetsbelter, og kan settes i sammenheng med at det ikke eksisterer subjektive og sosiale normer for hvorvidt man bør engasjere seg i atferden. Lav risiko for å bli oppdaget og få sanksjoner bidrar til å opprettholde den mangelfulle beltebruken. På en annen side viser flesteparten av passasjerene stor tillit til myndighetene og er positive til myndighetsintervensjon. Risikopersepsjon spiller også en rolle; mediefokus, tillit til institusjoner, prioritering av trygghetsfølelse og frykt for å bli skadd i en bussulykke bidrar til å forklare hvorfor passasjerer velger å bruke sikkerhetsbelte. Det samme gjør bevissthet om beltepåbudet.

# Innhold

<b>FIGUROVERSIKT .....</b>	<b>9</b>
<b>TABELLOVERSIKT .....</b>	<b>10</b>
<b>1 INNLEDNING .....</b>	<b>11</b>
1.1 BAKGRUNN FOR VALG AV TEMA .....	12
1.1.1 Trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomi .....	12
1.1.2 Bussulykker og sikkerhetsbelter .....	13
1.1.3 Mangelfull bruk av sikkerhetsbelter i buss .....	13
1.2 OPPGAVENS FORMÅL OG PROBLEMSTILLING.....	14
1.3 AVGRENSNINGER .....	15
1.4 TEKSTENS INNHOLD OG OPPBYGNING .....	16
<b>2 KONTEKST.....</b>	<b>17</b>
2.1 BUSSELSKAPET SOM INNGÅR I UNDERSØKELSEN .....	17
2.2 LOVVERKET .....	17
2.2.1 Ulike busstyper – ulike regler .....	18
2.2.2 Hva sier gjeldende forskrifter?.....	18
2.2.3 Håndhevelse av regelverket.....	19
2.3 NÅVÆRENDE STATUS.....	20
2.4 RELEVANT FORSKNING.....	21
<b>3 TEORI.....</b>	<b>23</b>
3.1 BEGREPSAVKLARINGER.....	23
3.1.1 Risikobegrepets mangfold.....	23
3.1.2 Risikopersepsjon.....	25
3.2 PERSPEKTIVER PÅ RISIKOPERSEPSJON .....	26
3.2.1 Det psykometriske paradigmet: egenskaper ved risikokilden .....	26
3.2.2 The social amplification of risk.....	28
3.2.3 Følelser og risikopersepsjon: affektheuristikker .....	29
3.2.4 "The risk-as-feelings hypothesis".....	31
3.2.5 Bekymring og risikopersepsjon.....	32
3.2.6 Sosiokulturelle forhold.....	32
3.3 TEORIEN OM RISIKOHOMEOSTASE .....	33
3.4 HVA KAN PÅVIRKE OPPLEVELSE OG FORSTÅELSE AV RISIKO? .....	34
3.4.1 Tillit til institusjoner .....	34
3.4.2 Media .....	35
3.4.3 Psykologiske og sosiale faktorer som påvirker hvordan folk bearbeider risikoinformasjon.....	35
3.4.4 Faktorer som påvirker hvordan vi bedømmer størrelse på risiko.....	35
3.4.5 Hva må til for at folk skal ville forebygge risiko – sannsynlighet eller konsekvens? .....	37
3.5 DEMOGRAFISKE ASPEKTER SOM KAN GI FORSKJELLER I RISIKOPERSEPSJON .....	37
3.5.1 Kjønnforskjeller.....	37
3.5.2 Alder, utdanning og sosial status.....	38
3.6 FAKTORER SOM KAN BIDRA TIL Å OPPRETTHOLDE ELLER ENDRE RISIKOATFERD .....	38
3.6.1 Risikoholdninger .....	38
3.6.2 Negative holdninger til regler .....	39
3.6.3 Vaner .....	39
3.6.4 Håndhevelse av regelverket: sanksjoner.....	40

3.7 OPPSUMMERING .....	40
<b>4 METODE .....</b>	<b>42</b>
4.1 FORSKNINGSDESIGN.....	42
4.2 FORSKNINGSPROSESSEN .....	43
4.2.1 <i>Datainnsamling</i> .....	45
4.2.2 <i>Utvalget</i> .....	46
4.2.3 <i>Kvantitativ analyse</i> .....	47
4.3 FORSKNINGSKVALITET .....	49
4.3.1 <i>Reliabilitet</i> .....	49
4.3.2 <i>Validitet</i> .....	51
4.4 STYRKER OG SVAKHETER .....	53
<b>5 RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN .....</b>	<b>56</b>
5.1 BAKGRUNNSINFORMASJON .....	56
5.1.1 <i>Alder, kjønn, utdanning og yrke</i> .....	56
5.1.2 <i>Bakgrunnsvariabler som kan utelates</i> .....	58
5.2 BRUK AV SIKKERHETSBELTE .....	58
5.2.1 <i>Bruk av sikkerhetsbelte med hensyn til kjønn, alder, utdanning og yrke</i> .....	62
5.2.2 <i>Andre situasjoner hvor sikkerhetsbelte brukes</i> .....	65
5.2.3 <i>Bruk av sikkerhetsbelte på barn</i> .....	66
5.3 HVA GJØR AT FOLK BRUKER SIKKERHETSBELTER I BUSS? .....	68
5.3.1 <i>Oppsummering på grunnlag av frekvensfordelingene: mulige grunner til at folk velger å benytte sikkerhetsbelte i buss</i> .....	69
5.3.2 <i>Påstandenes observerte betydning for bruk av sikkerhetsbelte</i> .....	69
5.4 HVA GJØR AT FOLK IKKE BRUKER SIKKERHETSBELTER I BUSS? .....	71
5.4.1 <i>Oppsummering på grunnlag av frekvensfordelingene: mulige grunner til at folk velger ikke å benytte sikkerhetsbelte i buss</i> .....	72
5.4.2 <i>Påstandenes observerte betydning for bruk av sikkerhetsbelte</i> .....	72
5.5 VURDERING AV SANNSYNLIGHET, KONSEKVENSER OG RISIKO .....	73
5.5.1 <i>Transportmidlenes sannsynlighets, konsekvens- og risikoprofil</i> .....	74
5.5.2 <i>Sammenhenger mellom vurderinger av sannsynlighet, konsekvenser og risiko</i>	76
5.5.3 <i>Risikovurdering og bruk av sikkerhetsbelte</i> .....	78
5.5.4 <i>Total risikovurdering med hensyn andre variabler</i> .....	78
5.6 TIDLIGERE ERFARINGER OG MEDIAS PÅVIRKNING .....	79
5.6.1 <i>Oppsummering basert på frekvenser</i> .....	79
5.6.2 <i>Stemmer den påvirkningene respondentene oppgir? Svarene satt i sammenheng med bruk av sikkerhetsbelte og total risikovurdering</i> .....	80
5.7 HOLDNINGER TIL MYNDIGHETENE, SIKKERHETSTILTAK GENERELT OG SIKKERHETSBELTER I BUSS.....	81
5.7.1 <i>Oppsummering basert på frekvenser</i> .....	82
5.8 FAKTORANALYSER .....	82
5.8.1 <i>Variablenes sammenheng med faktor 1: sanksjoner og risiko for å bli oppdaget</i> .....	85
5.8.2 <i>Variablenes sammenheng med faktor 2: trygghetsfølelse</i> .....	85
5.8.3 <i>Variablenes sammenheng med faktor 3: holdninger til myndighetsintervensjon</i> .....	86
5.10 OPPSUMMERING.....	87
<b>6 DRØFTING AV RESULTATENE.....</b>	<b>88</b>
6.1 HVA PÅVIRKER BUSSPASSASJERENES OPPLEVELSE OG FORSTÅELSE AV RISIKO?.....	88
6.1.1 <i>Tillit til institusjoner</i> .....	88
6.1.2 <i>Medias påvirkning av beltebruk</i> .....	90
6.1.3 <i>Psykologiske og sosiale faktorer som påvirker hvordan folk bearbeider risikoinformasjon</i> .....	92

6.1.4 Faktorer som påvirker hvordan vi bedømmer størrelse på risiko.....	94
6.1.5 Hva må til for at folk skal ville forebygge risiko – sannsynlighet eller konsekvens? .....	97
6.2 DEMOGRAFISKE ASPEKTER – HVILKE FORSKJELLER GIR DE? .....	98
6.2.1 Kjønnforskjeller.....	98
6.2.2 Alder og utdanning.....	100
6.3 FAKTORER SOM KAN BIDRA TIL Å OPPRETTHOLDE ELLER ENDRE RISIKOATFERD .....	101
6.3.1 Risikoholdninger .....	101
6.3.2 Negative holdninger til regler .....	103
6.3.3 Vaner .....	104
6.3.4 Håndhevelse av regelverket: sanksjoner.....	106
6.4 VIDERE FORSKNING.....	107
<b>7 OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER.....</b>	<b>108</b>
7.1 TILBAKE TIL FORSKNINGSPØRSMÅLENE .....	108
7.1.1 Hvor stor risiko vurderer passasjerene at det er å reise med buss? Hva legger de til grunn for vurderingen?.....	108
7.1.2 Fins det fellestrekk blant busspassasjerenes begrunnelser for å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelter i buss?.....	109
7.1.3 Fins det andre påvirkninger av beltebruken, som for eksempel demografiske faktorer, media, vaner og holdninger? .....	110
7.2 KOMMENTARER TIL VALG AV TEORETISKE PERSPEKTIVER .....	111
7.3 KONKLUSJONER .....	112
<b>LITTERATUR .....</b>	<b>114</b>
<b>VEDLEGG .....</b>	<b>120</b>



## Figuroversikt

- 2.1 Veitrafikkulykker (buss) med personskade, etter statistikkvariabel og tid
- 3.1 Plassering av farer i den todimensjonale psykometriske modellen. Hver faktor består av en kombinasjon av farekarakteristikk
- 3.2 Den risikohomeostatiske mekanismen
- 5.1 Fordeling av alder og kjønn
- 5.2 Svarfrekvenser for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss
- 5.3 Bruk av sikkerhetsbelte og bevissthet om at det er påbudt
- 5.4 Grafisk framstilling etter kjønn: hvor mange som svarte at de brukte sikkerhetsbelte da undersøkelsen ble utført, og i hvilken grad de oppga at de normalt bruker sikkerhetsbelte i buss
- 5.5 Grafisk framstilling av forholdet mellom alder, kjønn og gjennomsnittlig bruk av sikkerhetsbelte i buss
- 5.6 Grafisk framstilling av beltebruken for de ulike utdanningsni
- 5.7 Sannsynlighetsvurdering
- 5.8 Konsekvensvurdering
- 5.9 Risikovurdering
- 6.1 Svarfrekvenser for spørsmålsledd 15\_1 og 15\_2
- 6.2 Vurdering av risiko forbundet med bussreiser
- 6.3 Frekvensfordeling for grad av medias påvirkning av beltebruk
- 6.4 Forholdet mellom sannsynligheten for personskade og konsekvenser ved en eventuell ulykke for de ulike transportmidlene
- 6.5 Frekvensfordelinger for de tre påstandene 15\_2, 15\_5 og 15\_8
- 6.6 Generell bruk av sikkerhetsbelte for kvinner og menn
- 6.7 Bruk av sikkerhetsbelte mens undersøkelsen pågikk

## Tabelloversikt

- 2.1 Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn, § 1
- 3.1 Intuitive bias i risikopersepsjon
- 4.1 Forskningsprosessen
- 5.1 Aldersgrupper med frekvenser
- 5.2 Frekvenser for utdanningsnivåer
- 5.3 Yrkesgrupper etter inndeling i færre grupper
- 5.4 Krysstabell for hvor mange som brukte sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet og hvor ofte de generelt bruker sikkerhetsbelte i buss
- 5.5 Statistisk signifikante korrelasjonskoeffisienter for "bevissthet om at bruk av sikkerhetsbelte i buss er påbudt"
- 5.6 Krysstabell for hvor ofte respondenter innen de ulike aldersgruppene bruker sikkerhetsbelte i buss
- 5.7 Korrelasjonskoeffisienter for kjønn, alder og utdanning korrelert med bruk av sikkerhetsbelte i buss
- 5.8 Statistisk signifikante korrelasjonskoeffisienter for andre situasjoner der sikkerhetsbelte brukes
- 5.9 Korrelasjonskoeffisienter: bruk av sikkerhetsbelte på barn
- 5.10 Spørsmålsleddene i spørsmål nr. 11
- 5.11 Korrelasjonskoeffisienter for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og de ulike påstandene i spørsmål nr. 11
- 5.12 Spørsmålsleddene i spørsmål nr. 12
- 5.13 Korrelasjonskoeffisienter for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og de ulike påstandene i spørsmål nr. 12
- 5.14 Korrelasjonskoeffisienter for de ulike transportmidlenes vurderte sannsynlighet og risiko
- 5.15 Korrelasjonskoeffisienter for de ulike transportmidlenes vurderte risiko og konsekvenser
- 5.16 Korrelasjonskoeffisienter for total risikovurdering, total sannsynlighetsvurdering og total konsekvensvurdering
- 5.17 Korrelasjonskoeffisienter for total risikovurdering, kjønn og to yrkesgrupper
- 5.18 Korrelasjonskoeffisienter for medias påvirkninger, generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og total risikovurdering
- 5.19 Faktor 1, 2 og 3 med sine indekser, alpha-verdi og "inter-item" korrelasjon
- 5.20 Korrelasjonskoeffisienter for faktor 1, 2 og 3
- 5.21 Korrelasjonskoeffisienter for faktor 1 og 2, kjønn, bruk av sikkerhetsbelte og total risikovurdering

## 1 Innledning

Den 24. november 2007 kjørte en buss fra Trønderbilene AS med 44 passasjerer utfor veien i Verdal kommune i Nord-Trøndelag. Den veltet og traff en steinblokk i veigrøften.

*”Det ble meldt om flere omkomne og meget alvorlig skadde passasjerer. Flere av passasjerene satt også fastklemt i bussen” (Statens havarikommisjon for transport [SHT], 2010:3).*

Passasjerene som ikke var festet med sikkerhetsbelte ble kastet til den ene siden, og noen falt ut av knuste vinduer. 3 personer omkom og 11 ble alvorlig skadd (SHT, 2010). Av de 46 sitteplassene i bussen, var 6 utstyrt med sikkerhetsbelter, men kun bussføreren benyttet belte. SHT hevder i ulykkesrapporten at *”manglende tilgjengelighet til- og bruk av bilbelte har forverret skadeomfanget med hensyn til antall skadde” (SHT, 2010:33).*

Senest 7. januar i år var det store nyhetsoppslag om en ny bussulykke, denne gangen i Lavangsdalen i Troms. Tre biler og en minibuss i kø skal angivelig ha møtt en rad på fire busser. En av bilene kolliderte med den fremste bussen. Bussen fikk sleng, ble stående på tvers i veibanen, og deretter traff minibussen bussen med stor fart. 5 personer i bil og minibuss omkom, og hele 59 personer ble sendt til Universitetssykehuset i Nord-Norge. Busspassasjerer i den involverte bussen pådro seg kutt-, sår- og bruddskader. (Altaposten, 2011; NRK, 2011; VG, 2011).

*”Så langt har havarikommisjonen konkludert med at bilbeltebruken kan ha vært en avgjørende faktor for utkommet av ulykken (...) – det vi har sett og kan bekrefte er at det er svært få som har brukt bilbelte av de som satt i bussene, og det er punkt nummer 1 som vi fokuserer på for å unngå skader, sier Rolf Mellum, avdelingsdirektør i Statens Havarikommisjon for Transport til NRK” (NRK, 2011).*

## 1.1 Bakgrunn for valg av tema

### 1.1.1 Trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og samfunnsøkonomi

Samfunnssikkerhet defineres som "den evne samfunnet som sådan har til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for påkjenninger" (St.meld. nr. 17, 2001-2002:4). Det har vært diskutert hvordan begrepet skal operasjonaliseres. Samfunnssikkerhet og risikoforskning [SAMRISK] la i 2005 til grunn at "samfunnssikkerhet er relevant for risikohåndtering på alle nivåer i samfunnet, fra internasjonale og nasjonale reguleringer, ned til individets utøvelse av aktiviteter i arbeid, trafikk og fritid" (Norges offentlige utredninger [NOU], 2006). Trafikksikkerhet er i så måte en viktig del av arbeidet for et tryggere samfunn.

Ser man på den samfunnsøkonomiske siden ved veitrafikkulykker, påfører personskader og dødsfall samfunnet store kostnader. Ifølge Transportøkonomisk institutt [TØI] koster et trafikkdødsfall samfunnet 23,3 millioner kroner, og en hardt skadd 6,3 millioner kroner (NRK, 2009). Trafikkulykker koster samfunnet til sammen 28 milliarder kroner årlig. Dette er høye summer som taler for at samfunnet har mye å tjene på forebygging av ulykker og skader.

Statens vegvesen vektlegger Nullvisjonen, som betyr å "forebygge tap av liv og helse gjennom å begrense skadene i de ulykkene vi ikke klarer å forhindre" (Statens vegvesen, 2009). Regionvegsjef i Statens vegvesen, Torbjørn Naimak, sa til NRK i forbindelse med Lavangsdalen-ulykken at "når 5 mennesker omkommer og flere blir skadd, gjør det særlig vondt for en etat som i Nullvisjonen arbeider for at vi ikke skal ha døde og skadde på vegnettet vårt" (NRK, 2011). Denne masteroppgaven er gjort i samarbeid med Statens vegvesen i Molde, og belyser et problemområde som muligens kan bidra til å bedre trafikksikkerheten hvis det settes fokus på.

### *1.1.2 Bussulykker og sikkerhetsbelter*

De to bussulykkene som omtales innledningsvis er av de større som har skjedd de siste årene. Utenom disse har det skjedd flere mer eller mindre alvorlige bussulykker i Norge. Statistisk årbok viser at det hvert år er omtrent 200 busser involvert i ulykker med personskade. Dette er lite i forhold til personbiler, som ligger på rundt 9000 (Statistisk sentralbyrå [SSB], 2010). Likevel er skadepotensialet større ved en bussulykke enn en bilulykke med tanke på at det er flere passasjerer i en buss (Trygg Trafikk, 2006; Samferdselsdepartementet, 2010).

Felles for de to bussulykkene er at det ikke var tilstrekkelig med sikkerhetsbelter montert i bussen, eller passasjerene unnlot å bruke dem der de faktisk eksisterte. Etter Lavangsdalen-ulykken ble det fokusert på manglende beltebruk men ingen konkrete intervensjoner i den forbindelse. Fartsmålinger på veistrekningen er imidlertid under planlegging som et tiltak for å bedre sikkerheten (Bladet Vesterålen, 2011). Det har i den senere tid blitt vanligere at det fins sikkerhetsbelter i busser (jf. kap. 2.2.2). Ulykker vil fremdeles inntreffe i framtiden, selv om det jobbes for bedre veier og sikkerhet. Det er derfor viktig at passasjerene har mulighet for å være best mulig rustet dersom uhellet skulle være ute. En måte de kan gjøre dette på er å benytte sikkerhetsbelter.

### *1.1.3 Mangelfull bruk av sikkerhetsbelter i buss*

At bussulykker skjer er ikke ukjent for befolkningen; media vier stor oppmerksomhet til storulykker og nesten-katastrofer. For eksempel nevnes det i forbindelse med Lavangsdalen-ulykken at skadeomfanget kunne vært begrenset hvis sikkerhetsbeltene hadde blitt benyttet av passasjerene (NRK, 2011). Man skulle tro at eksempler som dette ville gjøre brukere av kollektivtransport mer oppmerksomme på nødvendigheten av å bruke de sikkerhetstiltakene som tilbys. Statens vegvesens undersøkelse om bruk av sikkerhetsbelte høsten 2010 viser at litt over 42 prosent av passasjerene bruker belte der de er montert (Statens vegvesen, 2011). Våren 2011 startet Statens vegvesen og Næringslivets hovedorganisasjon [NHO] Transport en kampanje rettet mot passasjerer i flere

ekspres- og flybusser for å øke beltebruken. Kampanjen går ut på å informere muntlig, via brosjyrer og informasjonsskilt i bussene.

## 1.2 Oppgavens formål og problemstilling

41 prosent av passasjerene bruker ikke sikkerhetsbelte i buss, mens bare 5 til 8 prosent bruker det ikke i bil (Statens vegvesen, 2010, 2011). Dette generer flere spørsmål. Hvorfor bruker noen dem, mens andre ikke? Hva legger passasjerene til grunn for beslutningene de tar, og hva påvirker dem? Denne oppgaven undersøker hva som påvirker valgene busspassasjerene tar om å bruke eller ikke bruke sikkerhetsbelter.

Formålet med undersøkelsen er for det første å sette fokus på noe som Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og uavhengige trafikkorganisasjoner ser på som et problemområde; utfordringen med å få folk til å følge et påbud som regnes å være forebyggende for å unngå skader ved bussulykker (Statens vegvesen, 2011; Samferdselsdepartementet, 2010; Trygg Trafikk, 2009; NHO Transport, 2011). For det andre er det et mål i seg selv å bidra til bedre innsikt i risikoforståelse og -atferd relatert til et tema det i liten grad har blitt forsket på før, i hvert fall ikke i Norge (jf. kap 2.4). En del av formålet er å undersøke om utvalgte teorier kan bidra til å forklare busspassasjerenes sikkerhetsprioriteringer. Dette gjøres ved å redegjøre for ulike perspektiver på risikopersepsjon, -holdninger og -atferd, og sette disse i sammenheng med det fenomenet som studeres.

Problemstillingen som søkes besvart i oppgaven er følgende: *hvilke faktorer påvirker passasjerenes bruk av sikkerhetsbelter i buss?*

For å finne ut hvorfor mange busspassasjer ikke bruker sikkerhetsbelter, vil det også være nødvendig å undersøke hva som påvirker de som faktisk bruker dem. Det vil gi et mer helhetlig bilde av fenomenet og muligheter for å avdekke om det fins signifikante forskjeller mellom begrunnelser for bruk og ikke-bruk.

### 1.3 Avgrensninger

Problemstillingen kan i realiteten tilnærmes via flere teoretiske innfallsvinkler. Mange faktorer kan tenkes å påvirke busspassasjerenes beslutninger om å bruke sikkerhetsbelte eller ei. Siden oppgaven utføres i løpet av noen måneder og derfor vil få et begrenset omfang, har det vært nødvendig i begrense eller utelate noen perspektiver.

Risikopersepsjon står sentralt i teoridelen. Risikopersepsjon knyttet til personlighet, verdenssyn og bekymring har de siste årene fått større fokus. Disse inngår ikke i undersøkelsen på grunn av oppgavens begrensede tidsramme. For eksempel blir holdninger og vaner undersøkt uten å se på bakenforliggende personlighetstrekk. Undersøkelsen er kvantitativ og gir begrensninger ved at spørreundersøkelsen skal besvares i løpet av en busstur og bør ikke være for omfattende.

Kulturelle perspektiver kunne vært interessante for å gjøre sammenligninger mellom geografiske områder og sosiale grupper. Til tross for dette foregår undersøkelsen i et begrenset geografisk område, uten sammenligningsmateriale fra andre steder. Undersøkelsen gjelder heller ikke én distinkt gruppe i samfunnet. De fleste perspektivene som beskrives i teorikapitlet er likevel nært knyttet til sosiale og kulturelle teorier.

Undersøkelsen utføres på Flybussen som går mellom Trondheim og Værnes Lufthavn, på busser av klasse II og III (se kap. 2.2.1 for klassebeskrivelse). Buss av klasse I inngår ikke i undersøkelsen fordi det ikke er pålagt å montere sikkerhetsbelter i disse bussene. Det har vært mye debatt rundt temaet "skolebusser og sikkerhet" (Samferdselsdepartementet, 2010; Sandberg, Gåsvatn, Anundsen, Sortevik & Hoksrud, 2007; Trygg Trafikk, 2006). Undersøkelsen er likevel avgrenset til ikke å gjelde skolebusser, men kun kollektivtransport med Flybussen – hovedsakelig på grunn av tidsbegrensninger og problemstillingens natur.

Oppgaven undersøker problemstillingen i lys av utvalgte teoretiske bidrag som av faglige og praktiske årsaker ikke innlemmer alle perspektiver. Målet er ikke å kartlegge alle mulige påvirkninger og dimensjoner av valget om å bruke eller ikke bruke sikkerhetsbelte. Hensikten er derimot å undersøke en del av et stort forskningsområde, og på den måten bidra til en bedre forståelse av fenomenet.

#### **1.4 Tekstens innhold og oppbygning**

Neste kapittel beskriver busselskapet som inngår i undersøkelsen og lovverket som gjelder per i dag for bruk av sikkerhetsbelte i buss. Tidligere forskning på bruk av sikkerhetsbelte blir også beskrevet, men hovedsakelig i forbindelse med bil siden det er gjort lite forskning på beltebruken i buss. Kapittel 3 gjør rede for de teoretiske bidragene som vil bli brukt i drøftingen av resultatene. Avslutningsvis blir tre forskningsspørsmål formulert på grunnlag av problemstillingen og teoriene. Forskningsdesignet, gjennomføringen av undersøkelsen og analyseteknikker som blir brukt beskrives i kapittel 4. Her blir også validitet, reliabilitet og metodens styrker og svakheter diskutert. Kapittel 5 presenterer resultatene fra undersøkelsen. Disse blir i kapittel 6 drøftet opp mot de teoretiske bidragene. Anbefalinger for videre forskning gis avslutningsvis i kapittel 6. Kapittel 7 oppsummerer drøftingen ved å besvare forskningsspørsmålene, og angir også anvendelsen av de ulike teoretiske perspektivene. Kapitlet avsluttes med konklusjoner.



## **2 Kontekst**

Kunnskap om omgivelsene undersøkelsen foregår i er essensielt for en helhetlig vurdering av problemstillingen. Dette kapitlet beskriver konteksten, det vil si busselskapet som inngår i undersøkelsen, gjeldende lover og regler for bruk av sikkerhetsbelte i buss, problemets omfang og tidligere forskning på dette området.

### **2.1 Busselskapet som inngår i undersøkelsen**

Undersøkelsen vil bli utført på Flybussen i Trondheim. Bussruten går hovedsakelig i Sør-Trøndelag, men krysser så vidt grensen til Nord-Trøndelag. Den går tur/retur mellom Trondheim by og Værnes lufthavn. Informasjonen om busselskapet er innhentet fra Flybussens driftsleder (e-post, 5. mars 2011).

Busselskapet har 22 flybuss i drift inkludert reservekapasitet. Alle har sikkerhetsbelter – de eldste har topunktsbelter. De nyeste bussene er av klasse II. De eldre er en blanding av klasse II og III – noen bare klasse III og noen både II og III. Flybussen i Trondheim frakter anslagsvis 2300 passasjerer per dag, 15-20000 per uke og 8-900000 per år.

Flybussen har flere prosedyrer for å informere passasjerene om at det er påbudt å benytte sikkerhetsbelte under reisen. I alle bussene informerer sjåføren om påbudet over mikrofon. I tillegg har noen av bussene merking på seteryggene. De nyere bussene har lyssignal foran i bussen som informerer om påbudet .

### **2.2 Lovverket**

Lovene som dreier seg om bruk av sikkerhetsbelte i buss gir klare føringer for når belte skal brukes, hvem som har ansvar for at passasjerene bruker det og hvilke konsekvenser manglende bruk kan medføre.

### *2.2.1 Ulike busstyper – ulike regler*

Montering og bruk av sikkerhetsbelte i buss er avhengig av hvilken type buss det er snakk om. Kapittel 8 i forskrift av 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) deler kjøretøykategorien "buss med mer enn 22 passasjerer" inn i tre klasser, avhengig av bruksområde (Sandberg m.fl, 2007). Buss klasse I, bybusser, er hovedsakelig innrettet med ståplasser for å gi mulighet for hyppig av- og påstigning. Buss klasse II har hovedsakelig sitteplasser, men er også konstruert for å frakte stående passasjerer. Buss klasse III, langruter og turbusser, er utelukkende innrettet med sitteplasser. I kontakt med Samferdselsdepartementet (brev, 29. november 2011) kommer det fram at EØS-avtalen har forhindret norske myndigheter i å stille krav om sikkerhetsbelter i klasse I-busser.

### *2.2.2 Hva sier gjeldende forskrifter?*

Etter norsk lov skal alle busser i klasse II og III som er registrert etter 1. oktober 1999 ha sikkerhetsbelter montert. Før denne datoen var det ingen regler som sa at de måtte være montert i busser. I forkant av innføringen av reglene var det mye debatt omkring temaet – særlig når det gjaldt sikkerhetsbelter i busser som brukes til skoleskyss (representant fra Trygg Trafikk; telefonsamtale, 10. mai 2011). Forskrift av 21. september 1979 om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn sier generelt at der det fins sikkerhetsbelter skal disse brukes (Lovdata, 2011). Paragrafen som pålegger passasjerene å bruke sikkerhetsbelte er gjengitt i tabellen nedenfor.

## **Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn**

### **§ 1. Påbud om bruk av bilbelte og annet sikringsutstyr**

Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes der det er montert. I denne forskrift menes med bilbelte ethvert belte til sikring av sittende person i kjøretøy uansett i hvilken type kjøretøy beltet er montert.

For buss, med unntak av buss gruppe M3 klasse I ("bybuss"), jf. kjøretøyforskriften § 2-2 og § 8-1, gjelder:

- a) Bilbelte og annet utstyr til sikring av personer skal brukes av sittende.
- b) Barn yngre enn 3 år skal i buss bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Når slikt utstyr ikke er tilgjengelig, skal ordinært bilbelte brukes på egnet måte. Barn som er 3 år eller eldre skal bruke ordinært bilbelte på egnet måte.
- c) Passasjerer skal informeres om plikten til å bruke bilbelter. Informasjonen skal gis når bussen er i bevegelse og på en eller flere av følgende måter:
  1. av fører eller billettør,
  2. ved hjelp av audiovisuelle midler,
  3. ved hjelp av skilt med tekst eller piktogram som vist i anneks til direktiv 2003/20/EF, godt synlig plassert ved hvert sete.

Tabell 2.1 – Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn, § 1 (Lovdata, 2011).

### *2.2.3 Håndhevelse av regelverket*

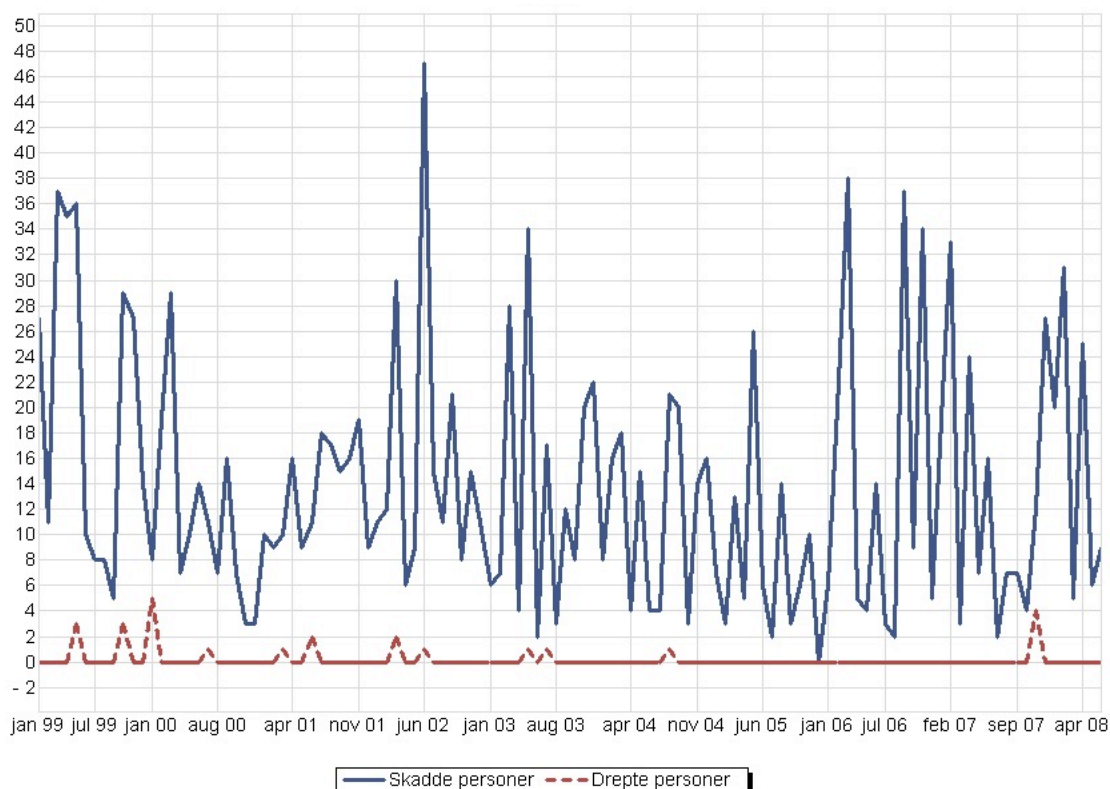
Gebyret for ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss er på 1500 kroner (Halden Arbeiderblad, 2010). Per i dag er det bussjåførens ansvar at alle passasjerer under 15 år bruker sikkerhetsbelte, mens de over 15 år har selv ansvar for å følge påbudet. Bussjåførenes ansvar er begrenset til plikten om å opplyse passasjerene om at bruk av sikkerhetsbelte er påbudt. En alternativ måte å gjøre dette på er synlig skilting i bussen (representant fra Trygg Trafikk; telefonsamtale, 10. mai 2011).

I følge en representant fra Sentrum politistasjon i Trondheim (telefonsamtale, 11. mai 2011) har det i trøndelagsdistriktet aldri vært utført kontroller av busspassasjerenes overholdelse av påbudet. Politiet planlegger heller ikke å foreta en slik kontroll i nærmeste framtid. Til sammenligning kom påbudet om bruk av sikkerhetsbelte i forsetene i biler allerede i 1975. Fram til 1979 ble

overtredelser av påbudet ikke straffet. Innføringen av sanksjon i form av gebyrer for manglende bruk av sikkerhetsbelter førte til at bruksprosenten skjøt i været fra omtrent 35 til 75 prosent i tettsteder og fra 65 til 90 prosent utenfor tettstedene (Elvik, Erke, Vaa & Borger, 1997).

### 2.3 Nåværende status

Det skjer sjelden svært alvorlige ulykker der busser er involvert, men til gjengjeld kan skadepotensialet være stort siden det ofte fraktes mange passasjerer i bussene (Trygg Trafikk, 2006; Samferdselsdepartementet, 2010; Statens vegvesen, 2011). Fra januar 1999 til juni 2008 har 25 personer blitt drept i bussulykker. Antall skadde for samme periode er til sammen 1573 personer.



Figur 2.1 – Veitrafikkulykker (buss) med personskade, etter statistikkvariabel og tid (SSB, n.d.).

## 2.4 Relevant forskning

I søk etter litteratur og forskning på bruken av sikkerhetsbelte i buss, ser det ut til at svært få har belyst problemet tidligere. Kun ett bidrag ble funnet, der det ble konstatert at kun 42 prosent av busspassasjerene velger å bruke sikkerhetsbelte (Statens vegvesen, 2011). Den samme undersøkelsen viser at de eldste passasjerene har den høyeste beltebruken. Det ble ikke funnet forskjeller blant menn og kvinner. Hvorfor de ikke bruker sikkerhetsbelte nevnes ikke i denne artikkelen. Statens vegvesens (2011) gjennomgang av de siste årenes bussulykker viser at flesteparten av de som har mistet livet eller blitt hardt skadd ikke har brukt sikkerhetsbelte.

Nasjonalt beredskapsbarometer<sup>1</sup> som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap [DSB] publiserte i 2008 viser at blant de hendelser den norske befolkningen mener er mest sannsynlige er store kollektivtransportulykker. Forskning på risikopersepsjon innen kollektivtransport undersøker hvordan passasjerene opplever risiko knyttet til å ta bussen; både når det gjelder risiko for ulykker, samt risiko for ubehagelige opplevelser som for eksempel vold og kriminalitet (Alm & Lindberg, 2004; Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009; Backer-Grøndahl, Amundsen, Fyhri & Ulleberg, 2007, 2009; Bjørnskau, 2004). Sentralt i disse undersøkelsene står grad av trygghet, bekymring og valg av ulike kollektivtransportmidler. Det norske folks opplevelse av risikobildet forbundet med ulike transportmidler ble undersøkt av TØI i 2003 (Ulstein, 2006). Studien viser at folk har en nokså riktig oppfatning av hva som er farlig og mindre farlig, men at kjønn og alder gir store forskjeller i vurderingene.

Siden det ikke fins så mye forskning på bruken av sikkerhetsbelte i buss kan det være nyttig å se på forskningen som har blitt gjort på bruken av sikkerhetsbelte i bil. Det har vært et stort fokus på å sikre bilførerne med sikkerhetsbelte både ved holdningskampanjer, sanksjoner og mediaoppmerksomhet. Forskning viser at barn har høyere bruk av sikkerhetsbelte enn voksne (Moe, Nordtømme,

---

<sup>1</sup> Nasjonalt beredskapsbarometer er en spørreundersøkelse som gir kunnskap om befolkningens vurdering av beredskapsrelevante temaer. DSB publiserer årlig Nasjonalt beredskapsbarometer, og har siden 2002 blitt gjennomført 8 ganger (DSB, n.d.).

Øvstedal, Roche-Cerasi & Sakshaug, 2009). For voksne øker beltebruk med alderen. Kvinner har høyere belteandel enn menn, og størst er forskjellen for unge voksne. Drosjesjåførere, tungbilsjåførere og passasjerer i buss har lavere bruk av sikkerhetsbelte.

Det ble i studiet til Moe m.fl. (2009) identifisert flere faktorer som påvirker folks bruk av sikkerhetsbelte i bil. Risikoen for å bli skadd er dominerende, mens risikoen for å bli tatt, etikk, verdier og samvittighet også oppgis som grunner (Moe, 1998, sitert i Moe m.fl., 2009). Forfatterne mener at det å ikke bruke sikkerhetsbelte henger sammen med mangel på forståelse og gode vaner vedrørende bruken av sikkerhetsbelte. Det eksisterer en sammenheng mellom bruken og en oppfatning av om bilbelter er behagelige og effektive. En illusjon om egen usårbarhet og en tro på at ulykker rammer andre gjør seg også gjeldende, sammen med underestimering av risiko på grunnlag av situasjonsbetingede faktorer som lav hastighet, kort kjøretur og sikker bil. En annen faktor noen respondenter oppga som grunn for ikke å bruke sikkerhetsbelte er redselen for å bli sittende fast ved en ulykke. En generell tendens til risikoatferd, opposisjon mot regler og risikovillig personlighet kan også være forklarende faktorer. Av tiltak for å øke bruken av sikkerhetsbelte foreslår Moe m.fl. (2009) kontroller, gebyrer og beltepåminnere.

Den mangelfulle forskningen på bruk av sikkerhetsbelter i buss og påvirkningsfaktorer kan sees i sammenheng med bakgrunnen for valg av tema. Det er behov for forskning på det aktuelle området, og da melder det seg også et behov for å forstå hvilke prosesser som gjør seg gjeldende når busspassasjerer velger å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelter.

## 3 Teori

I dette kapitlet utdypes begreper som er relevante for undersøkelsen. Risikoforståelse er viktig i denne sammenheng. Vår evne til å oppleve og oppdage risiko påvirker nemlig hvordan vi forholder oss til risiko, og hvilken sikkerhetsatferd vi praktiserer (Boyesen, 2003; Karlsen, 2007). Etter begrepsavklaringene blir ulike teoretiske perspektiver presentert, samt faktorer som påvirker risikopersepsjon, -atferd og -forståelse. Risikopersepsjon påvirkes av mange forhold, både individuelle, sosiale, kulturelle, kontekstuelle og egenskaper ved selve risikokilden. Av den grunn fins en mengde teorier om dette. En avgrensning har derfor vært nødvendig, slik det er beskrevet i kapittel 1.3. De utvalgte perspektivene er de som antas å være relevante for bruken av sikkerhetsbelte i buss og den konteksten undersøkelsen foregår i.

### 3.1 Begrepsavklaringer

#### 3.1.1 Risikobegrepets mangfold

Allerede de tidligste studiene om risikopersepsjon som ble utført på 1970-tallet viste at begrepet "risiko" ga ulik mening for folk (Slovic, 2009). Forskjeller mellom eksperter og lekfolks oppfatning av risiko har ført til flere studier av både risikoforståelse og hvilken betydning dette har for håndteringen av risiko i samfunnet (Boyesen, 2003:4). Det fins mange ulike perspektiver på risiko, og derav også mange definisjoner av begrepet. Likevel handler alle definisjonene om virkelighetsforståelse, usikkerhet og uønskede konsekvenser (Boyesen, 2003). I følge Moen (2008) dreier det seg om et skille mellom virkelighet og mulighet.

I det tradisjonelle teknisk-naturvitenskapelige perspektivet uttrykkes risiko ofte kvantitativt gjennom tallfesting av frekvens og sannsynligheter knyttet til uønskede hendelser. Perspektivet bygger på naturvitenskapelig tenkemåte, og

har tradisjonelt vært brukt innen sikkerhetsstyring<sup>2</sup> og bestemmelse av risikoakseptkriterier<sup>3</sup>. Perspektivet forstår risiko som objektive størrelser, men disse er ofte vanskelige å fastsette og gir usikre estimater (Aven, Boyesen, Njå, Olsen & Sandve, 2008). En slik forestilling er derfor problematisk; man vet ikke med hundre prosent sikkerhet hva som vil skje i framtiden, selv om man har historiske tall å vise til.

Det bayesianske paradigmet er en samling av flere paradigmer og forsøker å bygge bro mellom ulike perspektiver. Perspektivet fokuserer på prediksjon og å uttrykke usikkerhet ved hjelp av sannsynligheter. Aven (2007) mener at det ikke fins en objektiv reell risiko siden sannsynligheter ikke er objektive størrelser. Alle sannsynligheter avhenger av kunnskaper og de forutsetningene som gjøres. Han mener at risiko bør forstås som "en kombinasjon av mulige konsekvenser (utfall) og tilhørende usikkerhet" (Aven, 2007:41).

Den sosiale eller kulturelle tilnærmingen inkluderer hvordan folk sosialt og kulturelt skaper sin egen risikoforståelse, selv om denne ikke nødvendigvis er i samsvar med ekspertenes (Aven m.fl., 2008). Det er viktig å forstå de sosiale og kulturelle innvirkningene på risikoforståelse siden folks valg og beslutninger uansett påvirkes av disse. Herunder inngår risikopersepsjon, som defineres nærmere i kapittel 3.1.2.

Innen det samfunnsvitenskapelige perspektivet er det mange måter å definere risiko på. En vid samfunnsvitenskapelig definisjon på risiko inkluderer "alle aspekter av folks opplevelser og følelser i forhold til hva slags farer de står overfor, hvilke konsekvenser farene kan føre til (tap, ulemper, fordeler), og ikke minst til hva som er akseptabelt" (Aven m.fl., 2008:40). Det er denne definisjonen som vil være mest aktuell for undersøkelsen, ettersom det ikke er

---

<sup>2</sup> Sikkerhetsstyring defineres som "alle systematiske tiltak som iverksettes for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav som er satt" (Aven, 2006:13).

<sup>3</sup> Risikoakseptkriterier er "verbale eller tallfestede uttrykk som setter grenser for hvilken risiko som er akseptabel eller ønskelig" (Aven, 2006:14).



en ekspertsamling som deltar, men tilfeldige busspassasjerer. Kort og godt dreier det samfunnsvitenskapelige perspektivet på såkalte subjektive sannsynligheter.

### *3.1.2 Risikopersepsjon*

Risikopersepsjon, eller opplevd risiko, tilhører det psykologiske perspektivet på risiko, men er også omtalt innen de sosiologiske og kulturelle perspektivene (Boyesen, 2003). Menneskelig atferd drives ikke primært av fakta eller det som risikoanalytikere og eksperter hevder er fakta; den drives av persepsjon (Renn, 2008). Risikopersepsjon dreier seg om langt mer enn sannsynligheter og konsekvenser; det handler om "hvordan folk flest forstår, opplever og håndterer risiko og farer" (Aven m.fl., 2008:40). Risikopersepsjon omtales også som subjektiv risiko. Forskningslitteraturen innen risikopersepsjon gir ingen entydig føring for hva som legges i begrepet eller hvordan risikopersepsjon bør måles. Tidligere ble de kognitive aspektene ved risikopersepsjon mest vektlagt, mens konsekvenser og emosjonelle faktorer har fått mer fokus den senere tid (Backer-Grøndahl m.fl., 2007; Slovic, 2009, 2010). De fleste innen kognitiv psykologi<sup>4</sup> mener at persepsjoner formes av "sunn fornuft"-resonnering, personlig erfaring, sosial kommunikasjon og kulturelle tradisjoner. Folk følger stort sett relativt konsistente forestillingsmønstre når det gjelder risikoforståelse og -evaluering (Renn, 2008).

Risikopersepsjon er ikke et homogent fenomen siden risikobegrepet er tvetydig og omdiskutert. Folk bruker begrepet forskjellig; for eksempel legger eksperter mer vekt på sannsynlighetskomponenten, mens lekfolk i større grad vektlegger konsekvenser (Sjöberg, 1999). I følge Drottz-Sjöberg (1992, referert i Sjöberg, 1999) blir risiko vurdert lavere av dem som vektlegger sannsynlighet foran konsekvenser. Hvilke faktorer som påvirker risikopersepsjon omtales nærmere i de neste kapitlene.

---

<sup>4</sup> "Kognitiv psykologi omfatter den del av psykologien som studerer prosessene som ligger til grunn for oppfattelse, tenkning, og kunnskapsvervelse (erkjennelse). Slike prosesser er persepsjon (sanseoppfatning), oppmerksomhet, forestillingsvirksomhet, hukommelse, begrepsdanning, språk, bedømming, resonnering og problemløsning" (Teigen, n.d.).

## 3.2 Perspektiver på risikopersepsjon

### 3.2.1 *Det psykometriske paradigmet: egenskaper ved risikokilden*

Det psykometriske paradigmet har vært dominerende i litteraturen om risikopersepsjon. Som en videreutvikling av Starrs tidlige forskning på risikopersepsjon på slutten av 60-tallet (Starr, 1969, referert i Slovic, 2009), lanserte Fishoff, Slovic, Lichtenstein, Read og Combs i 1978 et studie som ble begynnelsen på paradigmet. Renn (2008) beskriver det som en videreutvikling av ideen om begrenset rasjonalitet. Perspektivet utvider nemlig faktorene som påvirker risikopersepsjon til ikke bare å gjelde de klassiske komponentene som dreier seg om forventet skade og sannsynlighet for forekomst. Det forsøker å operasjonalisere risiko som et subjektivt estimat av frykt eller forventninger om uønskede konsekvenser som følger av en handling eller hendelse.

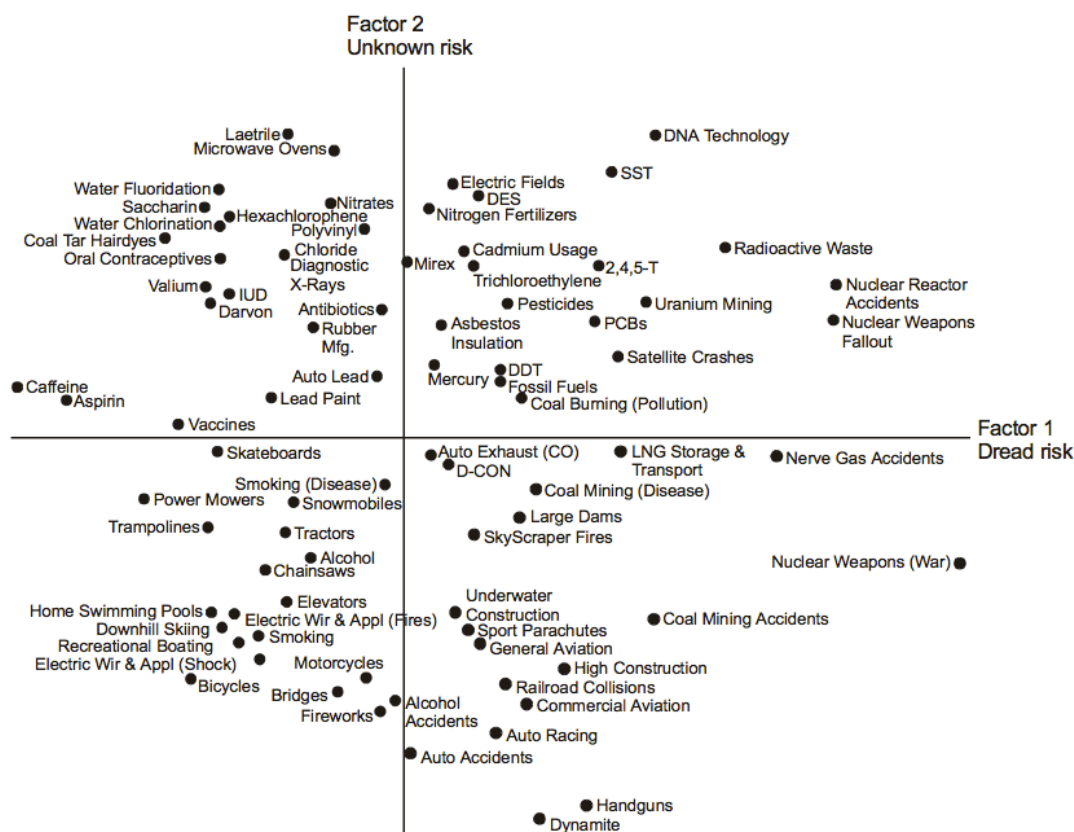
Respondentene i studiet til Fischhoff m.fl. (1978) ble ikke bare spurt om risiko og nytte; i stedet ble det brukt metoder fra personlighetsteori der folk ble bedt om å beskrive risikokildenes "personligheter" ved å rangere dem i henhold til ulike karakteristikk. Disse var blant annet frivillighet, frykt og katastrofepotensial. I tillegg til å skape en slags personlighetsprofil på de ulike farene ble det brukt psykometriske målemetoder<sup>5</sup> for å skape kvantitative mål av risikopersepsjon og andre persepsjonsaspekter.

I tidlige studier kom det fram at risikoaksept og -persepsjon var forutsigbar og systematisk. Psykometriske teknikker var velegnet til å identifisere ulike egenskaper ved farekildene og personene som vurderte risikoen. Resultatene viste at eksperter vurderer risiko basert på tekniske estimater, mens lekfolk i

---

<sup>5</sup> Psykometri er en samlebetegnelse for ulike metoder (oftest spørreskjemaer) som kvantifiserer psykologiske fenomener. Man benytter like metoder for blant annet å beskrive personlighetstrekk og livskvalitet. Psykometriske metoder brukes mye fordi de er lette å administrere og gir rask og oftest relativt pålitelig informasjon. Metodene har imidlertid feilkilder knyttet både til metodenes utforming så vel som til egenskaper ved testperson og forhold ved den som administrerer testene. Korrekt forståelse og fortolkning av resultatene krever derfor allmenn testteoretisk kunnskap samt kunnskap om metoden og gruppen den anvendes på (Malt, n.d.).

tillegg blir påvirket av andre faktorer som katastrofepotensial, trusler mot framtidige generasjoner og mulighet for å kontrollere faren. Faktoranalytiske presentasjoner (figur 3.1) av folks grad av risikoforståelse og frykt viste at lekfolks risikopersepsjon står i nært forhold til plasseringen av farer i den psykometriske modellen (Slovic, Fischhoff & Lichtenstein, 1980). Det ble også avdekket en betydelig avstand mellom opplevde og ønskede risikonivåer; risikoen blir ofte vurdert høyere enn det folk egentlig ønsker. Likevel tilsa andre studier at folk aksepterer høy risiko dersom den gir dem store fordeler. I relasjonen mellom risikopersepsjon, opplevd nytte og risikoaksept påvirker også andre faktorer: frykt, kjennskap til faren, kontroll over den, katastrofepotensial, kunnskapsnivå og lik distribuering av risiko (Slovic, 2009).



Figur 3.1 – Plassering av farer i den todimensjonale psykometriske modellen. Hver faktor består av en kombinasjon av farekarakteristikker (Slovic, 1987:225).

Slovic (2009) presiserer at paradigmet har sine forutsetninger og begrensninger. For eksempel forutsettes det at folk kan gi meningsfulle svar på svært vanskelige spørsmål, og i tillegg vil resultatene variere i forhold til hvilke farer studiene

omhandler, spørsmålstype som benyttes og personer som deltar. Metodene måler ikke faktisk atferd, men kognisjon og affektive følelser. Til tross for disse begrensningene, forutsetter det psykometriske paradigmet at man med adekvate metoder kan kvantifisere psykologiske, sosiale, institusjonelle og kulturelle faktorer som påvirker risikopersepsjon. På den måten kan man danne seg et bilde av hvordan individer og samfunn responderer på farer.

Det psykometriske paradigmet har blitt sterkt kritisert av en del forskere (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003; Sjöberg, 2000; af Wåhlberg, 2001; se også Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009, kap. 2.4). Dette kommer hovedsakelig av at modellen baserer seg på gjennomsnittsverdier, og variasjoner mellom individer og grupper blir oversett. Det har kun blitt benyttet 18 skaleringer (f.eks. ny-gammel risiko, frivillig-ufrivillig risiko) der for eksempel tukling med naturen, umoral og unaturlige risikoer har blitt utelatt. I tillegg resulterer faktoranalysene i noen få faktorer som forklarer omtrent 80% av risikopersepsjonens varians, selv om noen av disse kan være urelatert til skalaene mens andre kan ha stor forklaringskraft. Faktorene kan også variere i forklaringskraft alt etter hvilke skaleringer som tas med i studiet.

### *3.2.2 The social amplification of risk*

Senere studier innen det psykometriske paradigmet undersøkte forholdet mellom risikopersepsjon og grad av konsekvenser ved en uønsket hendelse. Først ble konsekvensene likestilt med antall dødsfall eller skader, men etter hvert viste studier flere konsekvenser som var sekundære og hvor risikopersepsjon ble stimulert av stor mediadekning (Slovic, 2009). Kasperson, Renn og Slovic med kollegaer (1988) utarbeidet et konseptuelt rammeverk, "the social amplification of risk" (SARF), for å forklare disse sekundære effektene. Konseptet er basert på ideen om at sosiale og økonomiske virkninger av en uønsket hendelse bestemmes av en kombinasjon av direkte fysiske konsekvenser, samt interaksjonen mellom psykologiske, sosiale, institusjonelle og kulturelle prosesser (Renn, 2008).

”In particular, those processes by which certain hazards and events that experts assess as relatively low in risk can become a particular focus of concern and sociopolitical activity within a society (risk amplification), while other hazards that experts judge more serious receive comparatively less attention from society (risk attenuation).” (Kasperson, Kasperson, Pidgeon & Slovic, 2003:13)

Sosiale interaksjoner kan øke eller redusere risikopersepsjonen, og ved å forme risikopersepsjoner virker de også inn på risikoadferd. Adferdsmønstrene fører så til sekundære konsekvenser som ikke bare dreier seg om direkte skade på de involverte individene eller miljøet, men har et bredere omfang. Disse sekundære konsekvensene kan utløse krav om ytterligere institusjonelle reaksjoner og forebyggende tiltak. Slik gir det hele ringvirkninger for utenforstående parter, fjernere lokaliteter og andre risikoarenaer. Hver ringvirkning sprer sosial og politisk innflytelse, men kan også forsterke (risk amplification) eller dempe (risk attenuation) positive endringer for risikoreduksjon (Renn, 2008).

I følge Renn (2008:138), er konseptet om ”social amplification” nyttig for utvelgelse, sortering og klassifisering av sosiale fenomener, og for å finne årsakssammenhenger som kan undersøkes empirisk. Det fungerer som et heuristisk<sup>6</sup> analyseverktøy i risikoopplevelse. Rammeverket har likevel blitt kritisert for å være for vagt; alt kan skje når som helst og hvor som helst – det forutsier ingenting og er ikke falsifiserbart (af Wåhlberg, 2001).

### *3.2.3 Følelser og risikopersepsjon: affektheuristikker*

I det psykometriske paradigmet fant Fischhoff m.fl. (1978) tidlig ut at frykt er en av de viktigste dimensjonene ved farer, noe som kan tyde på at risiko involverer følelser i form av frykt for faren. Dette, sammen med det omvendte forholdet mellom opplevd risiko og opplevd nytte, har den senere tid inspirert forskere til å undersøke de affektive, eller emosjonelle, aspektene ved risikopersepsjon (Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009; Slovic, 2009).

---

<sup>6</sup> Heuristikk dreier seg om å hvordan man tilegner seg kunnskap. Heuristikken består av ulike slagplaner for hvordan men skal møte utfordringer og videreutvikle forskningsprogrammer (Gilje & Grimen, 2007).

Mekanismene som gjør seg gjeldende når sannsynlighetsinformasjon bearbeides er relatert til såkalte intuitive heuristikker, det vil si "sunn fornuft"-mekanismer eller tommelfingerregler. I følge Kahneman og Tversky (1979, referert i Renn, 2008) har forskning avdekket systematiske mønstre; folk vegrer seg for å utsette seg for risiko hvis sjansen for tap er stor, mens de er risikovillige hvis sjansen for gevinst er stor. Renn (2008) hevder at mange balanserer risikoatferd ved å søke en optimal risikostrategi som ikke maksimerer nytte men sikrer tilfredsstillende utfall og unngåelse av katastrofer. Folk bruker ofte tommelfingerregler og overvurderer da risikoeksponering og fare i stedet for sannsynligheten for fare (Renn m.fl., 1992, referert i Renn 2008).

Alkhami og Slovic (1994, referert i Slovic, 2009) fant ut at det omvendte forholdet mellom opplevd risiko og opplevd nytte var relatert til folks generelle affektive vurdering av en fare. Studiet til Finuance, Alkhami, Slovic og Johnson (2000) støtter opp om at folk bruker en affektheuristikk når de bedømmer risiko.

(...) representations of objects and events in people's minds are tagged to varying degrees with affect, and the affective pool is consulted to make quick evaluations. In this way, judgements of risk and benefit are guided and linked by affect."  
(Finuance, m.fl., 2000:427).

Bruken av disse heuristikkene reflekterer ikke nødvendigvis ignoranse og irrasjonalitet. Sett i lys av konteksten og beslutningstakerens verdier kan valgene ofte være fornuftige (Renn, 2008).

Til tross for dette tyder flere studier på at det forekommer tydelige avvik fra matematiske eller logiske regler i "sunn fornuft"-resonnering i forbindelse med sannsynlighetsvurderinger (Renn, 2008). Det er viktig, spesielt når det gjelder risikostyring, å være klar over skjev- eller feilvurderingene (bias) som skaper disse avvikene. De fins i folks risikopersepsjon, og kan være underliggende grunner til at man får store forskjeller mellom lekfolks og eksperTERS risikovurderinger. En oppsummering av de ulike skjev- eller feilvurderingene vises i tabellen nedenfor.

Skjev-/feilvurderinger (bias)	Beskrivelse
<i>Tilgjengelig i minne</i>	Hendelser vi ofte tenker på eller har opplevd før og kan gi eksempler på at de har blitt realisert, vurderes som mer sannsynlig enn hendelser som er av mindre personlig betydning.
<i>Ankring og tilpasning</i>	Sannsynligheter estimeres i henhold til den tilsynelatende kontekstuelle relasjonen mellom årsak og virkning, men ikke i henhold til kunnskap om statistiske frekvenser eller distribusjoner. Folk "ankrer" informasjonen som er av personlig betydning for dem. Folk har en tendens til å gi svært lave sannsynligheter til ekstreme utfall ved bruk av denne heuristikken.
<i>Representativitet</i>	Enkeltstående hendelser man personlig har erfart eller som assosieres med egenskapene til en hendelse vurderes mer typisk enn informasjon basert på hendelsesfrekvenser.
<i>Overkonfidens</i>	Man kan være for sikker på noen størrelser, og dermed gi smale usikkerhetsfordelinger.
<i>Unngåelse av kognitiv dissonans</i>	Informasjon som utfordrer opplevde sannsynligheter som allerede er en del av overbevisningen til en person, vil enten ignoreres eller bagatelliseres.

Tabell 3.1 – Intuitive bias i risikopersepsjon (Renn, 2008:103; Aven, m.fl., 2008:146-147).

### 3.2.4 "The risk-as-feelings hypothesis"

Basert på ideer om sammenhenger mellom følelser og risikopersepsjon, har Loewenstein, Weber, Hsee og Welch (2001) lansert hypotesen om "risk-as-feelings". Forfatterne påpeker at mesteparten av forskningen på risikobeslutninger domineres av en kognitiv tilnærming fra et konsekvensialistisk perspektiv. Dette gjelder for eksempel Slovics affektheuristikk (Slovic, Finuance, Peters & MacGregor, 2004) og andre teorier der beslutningstaking dreier seg om såkalte "anticipated emotions". Dette er ikke følelser man opplever umiddelbart, men følelser man forventer å oppleve i framtiden. (Loewenstein m.fl., 2001:268). Det Loewenstein m.fl. (2001) legger til grunn for sin hypotese er "anticipatory emotions". Disse følelsene oppleves

intuitivt og umiddelbart i forbindelse med risiko og usikkerhet. Loewensteins hypotese vektlegger at kognitive og emosjonelle reaksjoner på risiko kan være i uoverensstemmelse, og dermed ha ulik effekt på beslutninger. Ved en slik uoverensstemmelse tilsier hypotesen at følelser er mer bestemmende for atferd en kognisjon. "Anticipated emotions" påvirker kognitive vurderinger som igjen påvirker atferd, mens "anticipatory emotions" har en direkte påvirkning på atferd (Loewenstein m.fl., 2001). Moens (2008) studier bekrefter dette fenomenet.

### *3.2.5 Bekymring og risikopersepsjon*

I tilknytning til "the risk-as-feelings hypothesis" har Moen (2008) forsket på forholdet mellom følelser og prioritering av sikkerhet. Jo mer man bekymrer seg for at en ulykke skal skje, desto mer negative assosiasjoner til risikokilden får man. Sjöberg (1998) har gjort studier som undersøker sammenhengen mellom bekymring og risikopersepsjon, men fant bare en moderat relasjon mellom disse. Han mener at folks hverdagslige erfaringer med trafikksituasjoner hemmer sterke følelser tilknyttet dem, og at denne type farer påvirkes mer av kognitive risikoaspekter. Han erkjenner likevel at det fins en sammenheng, men mener at det trengs mer forskning på området.

### *3.2.6 Sosiokulturelle forhold*

Forskning viser at sosiokulturelle forhold har innvirkning på risikopersepsjon (Dake, 1991, referert i Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009; Douglas, 1978, referert i Oltedal, Moen, Klempe & Rundmo, 2004). Slovics studier identifiserer flere sosiale, politiske og kulturelle faktorer som spiller en rolle i hvordan folk opplever risiko (Slovic, 2009, 2010). Det har vært vanskelig å verifisere kulturelle teorier, spesielt siden individer ikke tilhører bare én kulturtype eller har ett verdensbilde (Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009). I undersøkelsen om hva som påvirker folks bruk av sikkerhetsbelte vil det ikke bli målt kulturelle aspekter, men drøftingen av resultatene vil være åpen for at sosiokulturelle forhold kan være en medvirkende faktorer.



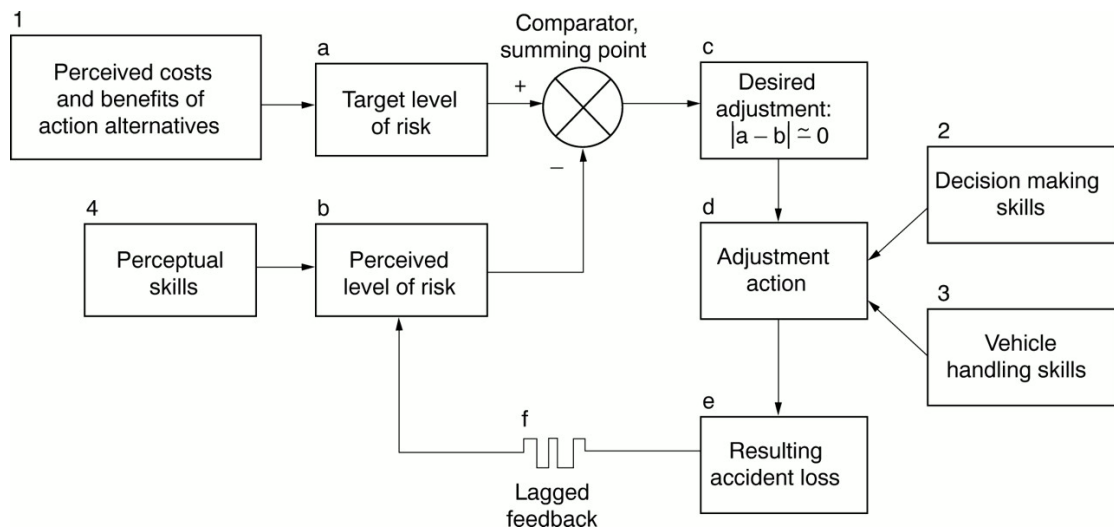
### 3.3 Teorien om risikohomeostase

Teorien om risikohomeostase ble først og fremst og utviklet for trafiksikkerhet. Wilde (1998) hevder gjennom denne teorien at folk aksepterer et visst nivå av risiko, og kompenserer slik at dette nivået holder seg stabilt. Dette innebærer at sikkerhetsanretninger som ABS-bremser, airbag, bedre belysning langs veiene og sikkerhetsbelter i bil i realiteten ikke bidrar til å redusere dødsfallene per innbygger. Folk kompenserer nemlig for den økte sikkerheten ved at de føler seg tryggere, og tar dermed flere eller større sjanser i trafikken. Risikonivået forblir omtrent det samme.

Det aksepterte risikonivået påvirkes av økonomiske, kulturelle, sosiale og psykologiske faktorer. Mengde risiko folk er villige til å ta, eller faktisk foretrekker, er avhengig av fire nyttefaktorer (Wilde, 1998:89):

1. Forventede fordeler ved risikoatferd – f.eks. spare tid, mindre kjedelig, økt mobilitet.
2. Forventede kostnader ved risikoatferd – f.eks. fartsbøter, bilreparasjoner, økt forsikringspremie.
3. Forventede fordeler ved trygg atferd – f.eks. lavere forsikringspremie, forsterkning av ansvarlig omdømme.
4. Forventede kostnader ved trygg atferd – f.eks. ukomfortabelt med sikkerhetsbelte, bli kalt pyse, tidstap.

Folk er villige til å ta høyere risiko jo høyere faktor 1 og 4 er, og jo lavere faktor 2 og 3 er. Wilde (1998) hevder at det maksimale risikonivået, det som kalles "target level of risk" (figur 3.2), er oppnådd når folk ikke forsøker å redusere risikoen, men heller forsøker å optimalisere den. Figur 3.2 viser den homeostatiske mekanismen som en sirkulær kausalkjede; en lukket sløyfe. Folk sammenligner hele tiden opplevd risikonivå med "target level", og justerer atferden etter dette slik at det ikke oppstår store forskjeller mellom de to.



Figur 3.2 – Den risikohomeostatiske mekanismen (Wilde, 1998:90).

”Both theory and data indicate that safety and lifestyle dependent health is unlikely to improve unless the amount of risk people are willing to take is reduced” (Wilde, 1998:89). Siden ”the target level of risk” er den kontrollerende variabelen i kausalkjeden bør skadeforebygging bør ta sikte på å redusere folks aksepterte risikonivå (Wilde, 1998).

### 3.4 Hva kan påvirke opplevelse og forståelse av risiko?

Mange forskere har studert hva som er bestemmende for hvordan risiko oppleves, og det fins en mengde psykologiske faktorer som virker inn. Basert på forskningsartikler i kombinasjon med de omtalte perspektivene, gjør dette kapitlet rede for mer konkrete faktorer som vil være relevante for undersøkelsen.

#### 3.4.1 Tillit til institusjoner

Det meste av informasjonen om risiko læres ikke gjennom personlig erfaring, men gjennom annenhånds læring – det vil si via ekstern informasjon. Derfor er rollen til sosiale nettverk og referansegrupper viktige ved folks vurdering av risiko (Renn, 2008). Institusjonell risikostyring har på mange måter tatt over for jakten på personlig kontroll. ”As a result, people rely more than ever on the credibility and sincerity of those from whom they receive information about

risk” (Renn, 2008:123). Forskning viser at tillit til institusjoner som driver med risikostyring kan kompensere for negativ risikopersepsjon, mens mistillit kan føre til at folk motsetter seg risiko selv om den oppleves som liten (Siegrist & Cvetkovich, Siegrist m.fl., Viklund, sitert i Renn 2008).

### *3.4.2 Media*

Media rapporterer selektivt om risiko. Saker som er uvanlige, dramatiske, konfronterende, sensasjonelle og som skaper frykt får mest fokus. Nyhetsbildet er ofte overforenklet og unøyaktig (Covello & Sandman, 2001). Renn (2008:128) lister opp noen fellestrekk som kan ha innvirkning på risikopersepsjon. Media konstruerer virkeligheten på samme måte som lesere konstruerer sin forståelse av det media formidler. Fokus styres mot hendelser og ikke mot kontinuerlig utvikling. For eksempel er fravær av ulykker innen en teknologi ikke noe media tiltrekkes hvis det ikke kan formuleres som en hendelse.

### *3.4.3 Psykologiske og sosiale faktorer som påvirker hvordan folk bearbeider risikoinformasjon*

I tillegg til de mentale snarveiene som omtales i kapittel 3.2.3 (se tabell 3.1), gjør også andre psykologiske og sosiale faktorer seg gjeldende i bearbeiding av risikoinformasjon. Weinstein (1987) har kommet fram til at folk har en tendens til å tro at deres egen risiko er lavere enn andres, selv om de er i stand til å identifisere risikogrupper. Denne urealistiske optimismen, eller overkonfidensen, kan bidra til å redusere folks interesse for forebyggende atferd når det gjelder risiko for helse (Weinstein & Klein, 1995). Også Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) omtaler dette fenomenet, og skiller mellom personlig og generell risiko. Man vurderer for eksempel risiko til å være høyest for allmennheten, dernest for familie, mens personlig risiko vurderes mye lavere.

### *3.4.4 Faktorer som påvirker hvordan vi bedømmer størrelse på risiko*

På slutten av 1960-tallet fant Starr ut at risikoaksept i stor grad er avhengig av frivillighet (Starr, 1969, referert i Slovic, 2009). Folk er villige til å utsette seg for

større risiko dersom den er frivillig, og viser lavere aksept for risiko hvis de ufrivillig påføres den (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003; Sjöberg, Moen & Rundmo, 2004; Slovic, 2009). Dette relateres til følelsen av å kunne kontrollere risikoen (Sjöberg m.fl., 2004).

Risikoen fra aktiviteter vi har liten kjennskap til vurderes som større enn dersom vi kjenner godt til aktivitetene (Covello & Sandman, 2001). Hvis konsekvensene er nye og ukjente oppleves risikoen som større enn dersom de er velkjente (Boyesen, 2003). Risiko fra aktiviteter som har uklare eller diffuse personlige eller økonomiske nytteverdier, vurderes som større enn risiko fra aktiviteter som har klare og tydelige nytteverdier (Covello & Sandman, 2001).

Slovic m.fl. (1980) gjorde et studie der de fant ut at opplevd katastrofepotensial i form av tapte liv er et av de viktigste risikotrekkene. Wilson (1975, sitert i Slovic m.fl., 1980) hevder at hvis risikokilden krever mange liv samtidig vil den oppleves som større og alvorligere enn dersom den tar ett liv om gangen. Hvis konsekvensene alltid har et dødelig utfall oppleves risikokilden farligere enn der en har større muligheter for å overleve. Situasjonsrelaterte faktorer også spiller inn, ikke bare hvor mange som dør i en ulykke (Slovic m.fl., 1980). En ulykke som tar mange liv kan for eksempel ha liten innvirkning på risikopersepsjon hvis den forekommer som den del av en velkjent, velforstått og selvbegrensende prosess. I motsetning til dette kan en ulykke med få dødsfall skape større opplevd risiko og sikringstiltak i etterkant hvis den skjer i et mer ukjent system, for eksempel i et lager for atomavfall (Slovic & Weber, 2002:10).

En trussel som kan observeres og ramme brått, vil oppleves som farligere enn en trussel som rammer over tid (Boyesen, 2003). Hvis risikoen kan ramme svake og utsatte grupper som barn eller handikappede, er vi villige til å satse mer på å minske risikoen enn om det gjelder voksne som er kompetente til å ta vare på seg selv (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003). Dersom man er vant med risikoen og den befinner seg i de daglige omgivelsene oppleves den mindre enn hvis man ikke har erfaring med den. Man frykter det ukjente (Boyesen, 2003).

### *3.4.5 Hva må til for at folk skal ville forebygge risiko – sannsynlighet eller konsekvens?*

I mange risikodomener er det ulike oppfatninger av hvor stor risikoen er blant lekfolk og eksperter. Hvis personlig risiko oppleves lav, som for eksempel ved radoneksponering i hjemmet, er det liten vilje blant folk til å forebygge risikoen (Sjöberg, 1999). Sjöberg (1999) hevder at opplevd risiko først og fremst bestemmes av sannsynligheten for skade, og at de to står i nært forhold til hverandre. I motsetning til dette kan krav om risikoforebygging relateres til de forventede konsekvensene, og ikke til risikoen eller sannsynligheten for skade. Det vil si at risikopersepsjon ikke nødvendigvis sier noe om forebyggingsbehov eller ønske om strengere risikoreduksjon. Sjöbergs studier viser at farer av type høy sannsynlighet og små konsekvenser gir høy opplevelse av risiko, men få ønsker om å forebygge farene. I motsatt fall, ved farer av type lav sannsynlighet og store konsekvenser, vil opplevelsen av risiko være lav mens ønsket om å forebygge farene blir mer fremtredende.

## **3.5 Demografiske aspekter som kan gi forskjeller i risikopersepsjon**

### *3.5.1 Kjønnforskjeller*

Kvinner vurderer risiko høyere enn det menn gjør (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003). Dette gjelder imidlertid ikke for personlig risiko; kvinner og menn vurderer denne likt. De store forskjellene gjelder generell risiko; kvinner har en tendens til å vurdere risiko for allmennheten som større enn det menn gjør.

Flynn, Slovic og Mertz (1994) gjorde undersøkelser på kjønn, rase og persepsjon av ulike farer. De kom ikke bare fram til kjønnforskjeller, men avdekket også forskjeller mellom hvite og fargede personer – den såkalte "white male"-effekten. Hvite menn rapporterte mye lavere opplevd risiko enn gjennomsnittet i de andre tre gruppene; hvite kvinner, fargede kvinner og fargede menn. Ikke alle hvite menn opplevde risikoen som lav, men omtrent 30% av dem utgjorde "white male"-effekten. De som stod for denne effekten var bedre utdannet, hadde høyere inntekt og var mer politisk konservative. De hadde også andre holdninger

enn de andre respondentene: anti-egalitære holdninger og stor tillit til institusjoner og autoriteter. "White-male"-effekten ser mer ut til å være en effekt av sosiopolitiske faktorer enn biologisk betinget (Flynn m.fl., 1994; Slovic, 1997).

I tillegg til at menn og kvinner opplever samme risiko forskjellig opplever de også ulike risikoer. Kvinner har en tendens til å være opptatt av helse- og miljørisiko, mens menn har større fokus på økonomisk risiko. Vitenskapelig forskningslitteratur forklarer sjelden slike kjønnsforskjeller, og de få forklaringene som foreligger er sjelden relatert til kjønnteorier (Gustafson, 1998).

### *3.5.2 Alder, utdanning og sosial status*

Utdanning og sosial status har en viss betydning for hvordan folk opplever risiko. Jo høyere utdanning og sosial status, desto lavere vurderes de fleste risikoer (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003). Dette kan henge sammen med at høyere utdanning og sosial status korrelerer med mindre faktisk utsatthet for risiko. Forfatterne påpeker at det ennå ikke er påvist at denne korrelasjonen er den avgjørende faktoren. Hikes og Viscusi (sitert i Urban & Scasny, n.d.) har funnet ut at velutdannede, eldre og ikke-minoriteter i samfunnet estimerer risiko mer presist. Forfatterne hevder at alder har mer å si for kvinner enn menn når det gjelder vurdering av risiko. Også Moen (2008) mener at folk i ulike aldersgrupper opplever risiko forskjellig.

## **3.6 Faktorer som kan bidra til å opprettholde eller endre risikoatferd**

### *3.6.1 Risikoholdninger*

Det fins mer forskning på risikoatferd enn holdninger til risiko. Risikoholdninger defineres som "people's intentions to evaluate a risk situation in a favourable or unfavourable way and to act accordingly" (Rohrmann, 2008:1). De underliggende trekkene beskrives som to motpoler: risikovillighet og risikoaversjon. Rohrmann (2008) hevder videre at risikoholdninger verken er stabile eller homogene blant de forskjellige farene. I stedet er holdningene

domenespesifikke; det vil si holdninger varierer i forhold til hvilke risikodomener farene tilhører – eksempelvis fysiske, finansielle og sosiale risikoer. Faktorer som kan motivere avgjørelsen om å ta eller unngå en risiko er for eksempel ønske om erfaring, selvrealisering, prestisje, sosialt press, tidspress, behag ved å utsette seg for risiko og undervurdering av fare.

Når en risikokilde oppdages, blir både positive og negative aspekter vurdert. Dette fører til at risikoen kan ses på med en viss grad av velvilje eller motvilje, og derfor kan urealistisk optimisme (se kap. 3.4.3) utgjøre enten positive eller negative holdninger til risiko (Moen, 2008).

### *3.6.2 Negative holdninger til regler*

Risiko oppleves og tolkes, og utfallet kan være av ulik art. Det kan for eksempel være et ønske om å gjøre noe for å redusere risikoen, men det kan også være en avgjørelse om å utsette seg for risiko. Basert på teori om planlagt atferd hevder Moen (2008) at negative holdninger til trafikkregler anses som en mulig negativ påvirkning for sikkerhetsprioriteringer.

### *3.6.3 Vaner*

Vaner kan ofte framstå som førstehåndsforklaringer på hverdagslig atferd. En mye brukt teori for å forklare vaner er teorien om planlagt atferd. I følge de Bruijn og van den Putte (2009; se også de Bruijn, 2010) tilsier denne teorien at atferd primært bestemmes av intensjonen om å handle. Denne intensjonen påvirkes av tre sosiokognitive konsepter: holdninger, subjektive normer og opplevd atferdsmessig kontroll. Holdninger dreier seg om positive eller negative vurderinger av atferdens utfall, og inkluderer både en instrumentell og en affektiv komponent. Subjektive normer refererer til opplevde normer om hvorvidt signifikante andre i ens sosiale miljø mener at en bør engasjere seg i atferden. Opplevd atferdsmessig kontroll måler hvorvidt atferden er lett eller vanskelig, og om man har personlig kontroll over den eller ei. Teorien om planlagt atferd regnes for å være en lineær modell (Ajzen, sitert i de Bruijn 2010), hvor høye scoringer på for eksempel holdninger er relatert til høye

scoringer på intensjon. Et likt lineært forhold fins også mellom intensjon og atferd. Når opplevd atferdsmessig kontroll er lik faktisk kontroll vil førstnevnte, i henhold til teorien om planlagt atferd, påvirke atferden direkte (de Bruijn, 2010).

#### *3.6.4 Håndhevelse av regelverket: sanksjoner*

En kanadisk undersøkelse om risikopersepsjon og risikoatferd i forbindelse med trafiksikkerhet belyser hvordan risikoen for sanksjoner i form av bøter og lignende kan virke inn på risikoatferd (Dionne, Fluet & Desjardins, 2007). Sanksjoner medfører at folk opplever økte kostnader ved det å ikke overholde regelverket. Den forebyggende effekten sanksjonene har vil i følge forfatterne være sterkere når sannsynligheten for å bli oppdaget eller tatt er høy og sanksjonene er alvorlige. Zaal (1999, referert i Dionne m.fl., 2007) mener at sannsynligheten for å bli tatt spiller en bestemmende rolle; hvis sannsynligheten er liten vil alvorlige sanksjoner bare ha en liten effekt. Sanksjoners effekt på atferd er avhengig av sannsynligheten for å bli tatt. Informasjonskampanjer har ikke så stor effekt som personlig erfaring og det faktiske nivået av overvåkning eller håndhevelse. Studiet til Dionne m.fl. (2007) peker på det faktum at det i trafikken generelt sett er lav sannsynlighet for å bli straffet ved overtredelser, men at det er forventet at folk overestimerer risikoen for å bli straffet. Den gjennomsnittlige overestimeringen forventes å være høyere når risikoen det er snakk om får høy publisitet. Trafikanter med mer direkte erfaring i trafikken vil sannsynligvis ha en mer nøyaktig risikopersepsjon enn andre. Risikoen for å bli tatt vil sannsynligvis underestimeres av ubetenksomme og betalingsudyktige førere.

### **3.7 Oppsummering**

Perspektivene som omtales i teorikapitlet kan ha ulike forklaringer på det som kommer fram i undersøkelsen. Målet er å kartlegge hvorfor folk velger å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelter i buss, og bruke de teoretiske perspektivene til å finne forklaringer på funnene. Det kan hende at én teori har særs stor forklaringskraft, men de kan også tenkes å overlappes på noen punkter. Derfor vil



ikke bare ett perspektiv legges til grunn for undersøkelsen og diskusjonen, men snarere en kombinasjon av flere. Hvordan folk opplever og tolker risiko forbundet med kollektivtransport kan være viktig for valgene som tas. De forskjellige faktorene som beskrives i kapittel 3.4 – 3.6 har tidligere vist seg å påvirke risikopersepsjon, risikoforståelse, holdninger og atferd. Det vil derfor være hensiktsmessig å se undersøkelsen i sammenheng med disse og finne ut hvilke som gjør seg gjeldende, i hvilken grad, og i hvilke kombinasjoner. Følgende aktuelle forskningsspørsmål er formulert på grunnlag av teorikapitlet:

- Hvor stor risiko vurderer passasjerene at det er å reise med buss? Hva legger de til grunn for vurderingen?
- Fins det fellestrekk blant busspassasjerenes begrunnelser for å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelte i buss?
- Fins det andre påvirkninger for beltebruken, som for eksempel demografiske faktorer, media, vaner og holdninger?

Basert på de utvalgte teoretiske perspektivene og undersøkelsen, som presenteres i kapittel 5, antas det å fremkomme svar på disse spørsmålene og dermed også på spørsmålet om hvilke faktorer som påvirker bruken av sikkerhetsbelte i buss (jf. problemstillingen, kap. 1.2).

## 4 Metode

Dette kapitlet gjør rede valg av forskningsdesign, hvilke metoder som ble brukt i datainnsamlingen og analysen av datamaterialet, samt begrunnelsene for hvorfor nettopp disse ble valgt. Framgangsmåten og forskningsprosessen vil også bli beskrevet. Videre vil studiens reliabilitet og validitet bli drøftet. Kapitlet avsluttes med en kritisk refleksjon over sterke og svake sider ved den metodiske tilnærmingen.

### 4.1 Forskningsdesign

Med bakgrunn i den aktuelle problemstillingen ble et kvantitativt forskningsdesign benyttet. Problemstillingen er klar og forklarende, og fenomenet ”mangelfull bruk av sikkerhetsbelter” er noe vi allerede vet at eksisterer i forbindelse med busser. Den mangelfulle bruken står i kontrast til beltebruken i biler, det er stor enighet om at sikkerhetsbelter har en forebyggende effekt for å unngå skader og dødsfall (jf. kap. 1.2). I følge Jacobsen (2005) er kvantitativ metode velegnet ved en klar problemstilling og god kunnskap om fenomenet som studeres. I dette tilfellet dreier det seg om å utforske et fenomen det har blitt forsket lite på i buss-sammenheng, men mye i sammenheng med bil. Kvantitativ metode brukes ofte når man ønsker å finne omfanget, hyppigheten eller utstrekningen av et fenomen, teste teorier og hypoteser og ved ønske om å generalisere (Jacobsen, 2005). Målet med spørreundersøkelsen var å undersøke mange enheter, et såkalt ekstensivt design, for å kartlegge årsaker til problemet, teste hvorvidt de utvalgte teoretiske bidragene kunne forklare resultatene og gjøre sammenligninger mellom observasjonsenheter med hensyn til ulike egenskaper. Å studere variasjon og samvariasjon ville kunne avdekke tendenser blant utvalget og gi indikasjoner på hvorfor folk bruker eller ikke bruker sikkerhetsbelte i buss. Den aktuelle kvantitative designtypen bestod i å observere observasjonsenheter på kun ett tidspunkt; et såkalt tverrsnittstudie (Skog, 2004).

## 4.2 Forskningsprosessen

En undersøkelses gyldighet og troverdighet blir påvirket av valgene som foretas i de ulike fasene i forskningsprosessen. Jacobsen (2005:61-64) vektlegger åtte faser: 1) utforming av problemstilling, 2) valg av undersøkelsesopplegg, 3) valg av metodisk tilnærming, 4) valg av datainnsamlingsmetode, 5) utvalg av enheter, 6) analyse av data, 7) kritisk drøfting og 8) tolkning av data. Tabellen nedenfor gir en oversikt over hva som ble gjort under hele prosessen, samt begrunnelser for aktivitetene og hva de resulterte i.

Måned	Hva	Hvorfor	Resultat
Oktober – desember 2010	Etablering av kontakt med Statens vegvesen i Molde  Valg av tema  Litteratursøk i media  Utvikling av foreløpig problemstilling og utarbeidelse av prosjektskisse  Valg av undersøkelsesopplegg	Mange idéer til oppgavetema innen trafikkikkerhet; ønske om å velge et tema det har blitt forsket lite på fra før, og et område der det er behov for forskning  Kartlegge problemets omfang.  Få bedre oversikt ved å lage en disposisjon for oppgaven og formulere mer konkret ønsket måloppnåelse, samt hvordan dette skulle oppnås	Statens vegvesen i Molde ble samarbeidspartnere  Tema ble valgt til å gjelde bruk av sikkerhetsbelter i buss  Forståelse av problemet det skal settes fokus på, bedre innsikt i tematikken  Oversikt over oppgavens planlagte struktur og forløp
Januar 2011	Litteraturgjennomgang	Få et overblikk over hvilke teoretiske perspektiver som kunne være relevante for problemstillingen og undersøkelsen  Danne en bakgrunn for prosjektet	Teoretiske perspektiver ble valgt
Februar 2011	Valg av undersøkelsesenheter og oppretting av kontakt med Flybussen  Første utkast av kapitlene innledning, kontekst og teori  Forskningsspørsmål	Få tillatelse til å utføre undersøkelsen, og avtale tid for gjennomføring  Danne et grunnlag for utforming av spørreskjema og forskningsspørsmål  Sette et avgrenset fokus på tematikken	Avtale om tilrettelegging for gjennomføring av undersøkelsen  Skriveprosess, idéer til mulige spørsmål i spørreskjemaet  Klarhet i hva som skulle undersøkes
Mars 2011	Utforming av spørreskjema	Muliggjøre undersøkelsen	Undersøkelsen utført og data klargjort til å

April 2011	Utførelse av undersøkelsen	Innsamling av data	analyseres
	Datamaterialet ble lagt inn i SPSS-programmet	Grunnlag for å gjøre dataanalyser	
Mai – Juni 2011	Analyse av data	Finne sammenhenger og tendenser	Ferdigstilling av resultatene, økt kunnskap om utvalgets sammensetning og avgitte svar
	Drøfting av det analyserte datamaterialet	Få en helhetlig forståelse og tolkning av det analyserte datamaterialet og koble det sammen med de teoretiske bidragene	Reflektert kunnskap om fenomenet som ble studert, hvilke sammenhenger som står i samsvar med teori, og hvilke som ikke gjør det.
	Oppsummering og konklusjoner	Besvare forskningsspørsmålene og problemstillingen	Utvidet kunnskap om problemstillingen som ble belyst

Tabell 4.1 – Forskningsprosessen.

Avsnittene nedenfor beskriver prosjektets forskningsprosess mer utdypende basert på Jacobsens (2005) åtte faser. Fase 4, 5 og 6 blir gjort rede for i egne delkapitler.

Problemstillingen ble utviklet tidlig, men måtte omformuleres noen ganger før den endelige var klar. Den oppfylder kravene til hvordan en tilfredsstillende problemstilling bør være (Jacobsen, 2005) Den er spennende ved at resultatet ikke vites på forhånd, den er enkel ved at den avgrenses til en liten del av virkeligheten, og den er fruktbar ved at den kan undersøkes empirisk og tilføre ny kunnskap.

En tidlig avgjørelse om å foreta et tverrsnittstudie var til stor hjelp i planleggingen av framgangsmåte og tidsperspektiv, og allerede ved utforming av problemstillingen ble den kvantitative tilnærming valgt. Analysen av datamaterialet satte i gang drøftingsprosessen mentalt sett. Tendenser og sammenhenger dannet et bilde av hva som ville være viktig for drøftingsdelen, og hvilke teoribidrag som ville være aktuelle å bruke. Resultatene ble ikke bare drøftet; de ble også tolket basert på en kombinasjon av kontekst, teori og det de

ulike analyseteknikkene avdekket. Tolkningen ble forsøkt gjort så helhetlig som mulig på grunnlag av tidligere og ny kunnskap.

#### *4.2.1 Datainnsamling*

Basert på fenomenet som skulle studeres og den metodiske tilnærmingen falt det seg mest naturlig å bruke spørreskjema som datainnsamlingsmetode.

Respondentene ble informert på spørreskjemaets forside om undersøkelsens hensikt og ansvarlige, anonymitet, samt instruksjoner for utfylling av skjemaet.

Spørsmålene ble hovedsakelig utformet på grunnlag av teorien. Der hvor respondentene skulle gi sine vurderinger av transportrisiko ble de tre spørsmålene om sannsynlighet, konsekvenser og risiko hentet fra Moens (2008) undersøkelse og tilpasset den aktuelle konteksten. Noen få av påstandene er også formulert etter inspirasjon fra denne undersøkelsen. Spørreskjemaet (vedlegg 1) bestod av 15 spørsmål delt inn i 5 temaer: bakgrunnsinformasjon, bruk av sikkerhetsbelte i buss, vurdering av transportrisiko, erfaring med ulykker og media og vurdering av sikkerhetstiltak i buss.

Spørsmålene hadde hovedsakelig nominale og ordinale svaralternativer. Noen bestod av flere spørsmålsledd eller påstander som respondentene skulle si seg mer eller mindre enige i. Tre av disse var filterspørsmål. Faren ved for mange filterspørsmål er at spørreskjemaet kan bli for komplisert (Jacobsen, 2005), men tre slike spørsmål ble vurdert til å være håndterlig. På de resterende spørsmålene skulle respondentene sette kryss for det alternativet som passet best. Tre spørsmål inkluderte et åpent element hvor respondentene kunne komme med egne alternativer, mens de andre var lukkede.

Basert på Jacobsens (2005) råd om spørsmålsformuleringer ble det tilstrebet enkelhet i spørsmålene, og uklare begreper og ledende spørsmål ble forsøkt unngått. Der hvor respondentene skulle si seg mer eller mindre enige i en påstand ble kategorien "verken/eller" inkludert for å gi et alternativ til dem som ikke hadde noen spesifikke formeninger om påstanden. Der hvor det var mange positivt eller negativt ladede påstander ble retningen på disse variert.

Før undersøkelsen fant sted ble spørreskjemaet testet av tre personer for å få en pekepinn på hvor lang tid man skulle beregne på det, og forsikre om at spørsmålene ikke genererte misforståelser. Spørreskjemaene ble levert ut til respondentene ved bussreisens start og samlet inn da reisen nærmet seg slutten.

#### *4.2.2 Utvalget*

Utvelgingen av observasjonsenheter tok utgangspunkt i passasjerer som benytter seg av kollektivtilbudet til Flybussen som kjører mellom Trondheim by og Værnes lufthavn. Grunnen til at nettopp denne gruppen respondenter ble valgt er for det første at alle hadde mulighet til å benytte sikkerhetsbelte (j.f. kap. 2.1 og 2.2.1). For det andre ble de tydelig informert av bussjåføren om at sikkerhetsbelter er påbudt, og for det tredje har de fleste bussene i tillegg skilt som opplyser om påbudet. Turen mellom Trondheim og Værnes vil normalt ikke karakteriseres som en lang bussreise av type turbuss, samtidig er reisen lang nok til at passasjerene har god tid på seg til å feste sikkerhetsbeltene eller i det hele tatt avgjøre om de vil bruke dem.

For å få størst mulig variasjonsbredde blant respondentene ble undersøkelsen foretatt i løpet av to dager; én ukedag (torsdag) og én dag tilknyttet helg (fredag). Undersøkelsen kunne da fange opp passasjerer som reiser både i forbindelse med jobb, studier og fritid. Spørreskjemaet ble utlevert til de busspassasjerene som sa seg villige til å delta.

Respondentene befant seg i Sør- og Nord-Trøndelag under selve undersøkelsen, men de kan tenkes å komme fra ulike steder i landet siden de tross alt var på vei til og fra flyplassen. For å besvare måtte respondenten ha leseferdigheter og beherske norsk. Respondentenes nedre alder begrenset seg derfor selv.

Det ble foretatt et tilfeldig utvalg av reisende med Flybussen. Dette ga ikke et sannsynlighetsutvalg av alle passasjerer som reiser med Flybussen siden undersøkelsen pågikk to spesifikke dager. Alle hadde dermed ikke lik sjanse for å

bli trukket ut. Passasjerer som benytter Flybussen ofte hadde større sannsynlighet for å komme med i utvalget enn de som reiser sjelden. Derimot ga metoden et sannsynlighetsutvalg av populasjonen "alle reiser" med Flybussen, det vil si begivenhetene "reiser" og ikke personene "passasjerer". Populasjonen må derfor regnes å være alle reiser som foretas med Flybussen. En "reise" innebærer imidlertid at en person må foreta denne reisen, og derfor blir det uansett snakk om personer. Det endelige utvalget bestod av 232 personer i alderen 11 til 74 år. Av disse var 53,9 prosent menn og 46,1 prosent kvinner. 25 personer ønsket ikke å delta i undersøkelsen, og 6 personer svarte kun på en liten del av spørreskjemaet. Frafallet var dermed 11,79 prosent, mens den totale svarprosenten var 88,21 prosent. Mulige grunner for at noen bare svarte på noen få av spørsmålene kan være at de har opplevd spørreskjemaet for omfattende eller tidkrevende, eller de kan ha blitt bilsyk. De som takket nei til å delta ga begrunnelsen "ikke interessert" eller "blir fort bilsyk".

#### *4.2.3 Kvantitativ analyse*

I samfunnsvitenskapelig forskning snakker man ikke om kausale lover, men om mekanismer og tendenser i form av statistiske sammenhenger i varierende styrke (Skog, 2009). I analysen av datamaterialet ble ulike kvantitative analyseteknikker benyttet. Først ble dataene kodet slik at hvert svaralternativ fikk en tallmessig verdi. Deretter ble variablene og verdiene for hver besvarelse lagt inn i SPSS-programmet som ble benyttet til å utføre analyser.

Det første skrittet i analysen bestod i å gjøre univariat analyse, det vil si at frekvensfordelinger og deskriptive analyser ble utført for hvert enkelt spørsmål. Hensikten med en slik analyse var å finne prosentvise fordelinger, gjøre grafiske framstillinger og identifisere typiske svar og variasjonsbredde (jf. Jacobsen, 2005). Disse resultatene ga en god oversikt over datamaterialet.

Etter å ha fått denne oversikten og identifisert variasjoner i dataene ble det neste skrittet å analysere forskjeller og likheter, såkalt samvariasjon. I følge Jacobsen (2005) handler det om å lete etter forklaringer på variasjon. For å finne bivariat

samvariasjon ble det utarbeidet krysstabeller og korrelasjonsmatriser. Pearson korrelasjon ble brukt for å bestemme korrelasjonskoeffisientene. Siden det ikke forelå noen hypoteser om hvilken retning sammenhengene gikk i ble det brukt en to-halet test, t-test, for å sjekke om korrelasjonskoeffisientene var statistisk signifikante.

En annen bivariat analyse som ble brukt er lineær regresjonsanalyse. Denne ble brukt der det var samvariasjon mellom to variabler og det forelå en antagelse om at relasjonen kunne forstås som en lineær sammenheng. En slik analyse kan blant annet beskrive styrken og retningen av sammenhengen, samt kvantifisere styrken på denne. Den kan også skille mellom direkte og indirekte sammenhenger ved å kontrollere for mellomliggende variabler, bestemme den relative betydningen av ulike forklaringsvariabler og predikere verdier på den avhengige variabelen ut fra kunnskaper om den uavhengige variabelen (Skog, 2009).

Multivariat analyse ble foretatt der det var ønskelig å forklare mest mulig av variasjonen i den avhengige variabelen og bestemme effekten av én variabel gitt at effekten av andre variabler ble tatt hensyn til (jf. Skog, 2009). Dette ble gjort ved hjelp av multippel lineær regresjonsanalyse. Uavhengige variabelers samlede forklaringskraft ble undersøkt, og det ble kontrollert for mulige konfunderende faktorer. Dersom de uavhengige variablene var kvalitative ble det konstruert dummyvariabler for disse, slik at de fremdeles kunne inkluderes og tolkes i den multiple regresjonsmodellen. Stegvis multippel regresjon ble brukt der det forelå grunnlag for å vurdere mulige indirekte virkninger. Der den avhengige variabelen var dikotom eller kvalitativ ble det foretatt logistisk regresjon. Kvaliteten på de logistiske regresjonsmodellene ble vurdert ved hjelp av "The Omnibus Tests of Model Coefficients" og "Hosmer and Lemeshow Test".

For å kartlegge korrelasjonsstrukturen hos ulike sett av variabler ble faktoranalyser utført. Enkeltvariabler dannet da indekser som ble validitetstestet ved hjelp av Cronbachs alpha. Alpha-verdien bør ideelt vær over 0,7, og gir et mål på i hvilken grad den aktuelle indeksen kan sies å gi et generaliserbart



måleresultat (Skog, 2009). Imidlertid bør man ikke stirre seg blindt på faktoranalyser. Skog (2009) hevder at statistiske teknikker ikke må få lov til å fortrenge begrepsmessig analyse. I analysen av resultatene havnet variabler som representerte to forskjellige begreper i samme faktor. Da disse ble delt inn i to faktorer og reliabilitetstestet hver for seg ga de litt for lav alpha-verdi. Pallant (2010) mener at ved færre enn ti variabler i en faktor kan man basere seg på den gjennomsnittlige "inter-item" korrelasjonen i stedet for alpha-verdien. De to faktorene ble derfor holdt adskilt basert på Pallants råd.

### **4.3 Forskningskvalitet**

#### *4.3.1 Reliabilitet*

Med reliabilitet menes pålitelighet og troverdighet. Undersøkelsen må være til å stole på og gjennomført på en troverdig måte (Jacobsen, 2005). I følge Skog (2009) er et problem ved tverrsnittstudier begrenset sammenlignbarhet og derav konfunderte eller spuriøse korrelasjoner. Det vil alltid kunne være faktorer man kan ha oversett på grunn av manglende kunnskaper eller opplysninger. Dette ble forsøkt tatt hensyn til i analysen ved hjelp av kontrollvariabelmetoden (regresjonsteknikker). I drøftingen av resultatene var det viktig å være klar over at man ikke med 100 prosent sikkerhet kan vite at X vil forårsake Y. Man kan likevel med sikkerhet si at X henger sammen med eller tenderer til å gi Y når effekten sees i tilknytning til det datamaterialet som foreligger. Et tverrsnittdesign vil heller ikke kunne avdekke hvilke fenomener som opptrer først og hvor nært i tid de opptrer siden undersøkelsen foregår på kun ett tidspunkt.

Siden kvantitative metoder i stor grad må være deduktive er det en lukket tilnærming. Fordelen med dette er at studiet er etterprøvbart. En annen fordel er muligheten til å sortere ut hvilken informasjon som er relevant eller ikke på forhånd gjennom spørsmålsformuleringene (Jacobsen, 2005). Spørsmålene i spørreskjemaet ble i hovedsak utformet på grunnlag av relevant forskning og teoretiske perspektiver. Faren med den lukkede tilnærmingen er at forskeren setter for stort preg på respondentenes fortolkning av virkeligheten, og det er

derfor viktig at spørsmålene oppfattes som relevante for dem som undersøkes (Jacobsen, 2005). Som nevnt i kapittel 4.2.1 ble spørsmålene formulert på grunnlag av kriterier som har til hensikt å oppfylle relevanskravet, og ble i tillegg testet før gjennomføringen. I etterkant viste det seg at spørreskjemaet likevel hadde sine svakheter. En av påstandene som måtte utelates dreide seg om hvorvidt respondentene hadde opplevd å få bot eller advarsel for manglende beltebruk i buss. Dette ble ved dataanalysen vurdert til å ha liten hensikt å undersøke siden det ikke gjennomføres kontroller i bussene. Påstand 11\_8 "jeg vil være et forbilde for barna mine" burde vært et eget spørsmål siden alle som brukte sikkerhetsbelte skulle besvare spørsmål nummer 11 – ikke bare de som hadde barn. Dette skapte misvisende resultater som ikke kan stoles på. I tillegg kunne påstand 15\_7 med fordel vært omformulert fra "bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke" til "jeg er redd for å bli sittende fast i bussen ved en ulykke dersom jeg bruker sikkerhetsbelte". Påstanden målte kanskje det den skulle, men det er vanskelig å si siden spørsmålet var formulert for lite spesifikt. Spørsmål nummer 9 b) "visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss?" er noe ledende burde vært stilt på en annen måte – for eksempel "er det påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss?".

Metoden for datainnsamling kan ha bidratt til den høye svarprosenten. Det var frivillig å delta, og de fleste respondentene var i en situasjon hvor de ikke var travelt opptatt med andre sysler. I tillegg kunne respondentene føle seg anonyme siden spørreskjemaet ikke ble sendt ut til navn og adresse, men snarere tilfeldig utdelt. De ble også informert om anonymitet både skriftlig på forsiden av spørreskjemaet og muntlig over høyttaleranlegget i bussen før utdeling.

Det ble brukt skjønn når det gjaldt variabler som kunne utelates i analyser på grunn av manglende relevans og sterk mistanke om misforståelser.

Datamaterialets reliabilitet ble testet ved hjelp av kvantitative metoder som for eksempel t-test og Cronbachs alphakoeffisient (se kap. 4.2.3).

### 4.3.2 Validitet

Validitet betyr gyldighet, og Skog (2009) identifiserer fire forskjellige former for validitet: begrepsvaliditet, konklusjonsvaliditet, intern validitet og ekstern validitet.

*Begrepsvaliditet* dreier seg om hvorvidt man "lykkes i å måle og registrere det man ønsker på en tilfredsstillende og pålitelig måte" (Skog, 2009:89).

Undersøkelsen målte ikke bare fenomenet "mangelfull bruk av sikkerhetsbelter". For å få en bedre forståelse av problemstillingens fokusområde ble det besluttet også å undersøke fenomener som antas å kunne påvirke eller eventuelt opptre samtidig eller i motsetning til det problemstillingen søkte svar på. For eksempel kan man oppnå en mer helhetlig kunnskap om mangelfull bruk av sikkerhetsbelter dersom man også får vite noe om hva som påvirker folk til å bruke dem. Operasjonaliseringen av fenomenene som skulle måles ble hovedsakelig gjort ved hjelp av påstander som respondentene skulle si seg mer eller mindre enige i, men også spørsmål med svaralternativer (se vedlegg 2). Som nevnt ovenfor er disse basert på forskning, teori og kunnskaper. Det kan likevel være elementer som har blitt utelatt. Åpningen for at de kunne skrive egne kommentarer og oppgi eventuelt utelatte elementer bidrar til å styrke validiteten.

En type begrepsvaliditet er kriterievaliditet, og dreier seg om hvorvidt variablene som brukes er adekvate og pålitelige mål for fenomenet som studeres (Skog, 2009). Siden sanne verdier for det som skulle måles i undersøkelsen ikke var kjent, var det heller ikke mulig å sammenligne sanne og målte verdier. Undersøkelsen fanget likevel opp en falsk negativ (underrapportering) og to falske positive (overrapportering). Grunnen til at disse ble avdekket var spørsmålet om respondentene hadde på seg sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet. Dersom svarene ikke stemte overens med "alltid"- og "aldri"-svarene på grad av generell beltebruk i buss, indikerte dette falske positive eller negative. Det ble også identifisert systematiske målefeil i påstand nummer 11\_8 (omtalt i kap. 4.3.1) som sannsynligvis beror på misforståelser eller et manglende svaralternativ for dem som ikke hadde barn.

Begrepsvaliditet i forbindelse med utvalg handler om hvorvidt utvalget er statistisk representativt for den aktuelle populasjonen (Skog, 2009). For å tilfredsstille kravene til representativitet ble sannsynlighetsutvelging benyttet (se kap. 4.2.2). Frafallet var ikke høyt og ble regnet for å være tilfeldig, noe som styrker validiteten.

*Konklusjonsvaliditet* dreier seg om hvorvidt observerte effekter og sammenhenger er reelle eller resultater av tilfeldigheter (Skog, 2009). Dette kan gå begge veier og gi feil av type I eller II. Det er viktig å være oppmerksom på disse feilutningene. Feil av type I skjer når forkaster en nullhypotese som i realiteten er sann (tror feilaktig at det fins sammenhenger) (Pallant, 2010). Feil av type II skjer når man lar være å forkaste en nullhypotese som i realiteten er falsk (tror feilaktig at det ikke fins sammenhenger) (Pallant, 2010). Sannsynligheten for type II-feil avhenger av signifikansnivået, utvalgsstørrelsen og styrken på den reelle sammenhengen (Pallant, 2010). Det man aktivt kan gå inn for å gjøre noe med er signifikansnivået. For i størst mulig grad å unngå feilslutninger av type II ble et signifikansnivå på 95 prosent valgt. Ved et tverrsnittstudie som dette kan det likevel ikke helt utelukkes at noen av sammenhengene som ble funnet er spuriøse.

I tillegg til de to feilslutningene er det også en risiko for å gjøre spesifikasjonsfeil, det vil si at de statistiske analysemetodenes forutsetninger ikke er oppfylt, og man trekker feilaktige konklusjoner (Skog, 2009). I forsøk på å unngå dette ble det i analysen av data brukt både lineære og ikke-lineære modeller.

*Intern validitet* handler om den kausale fortolkningen av data (Skog, 2009). Som nevnt ble kontrollvariabelmetoden benyttet for å eliminere konkurrerende forklaringer og avdekke eventuelle mellomliggende variabler. Denne metoden er likevel ikke uttømmende; det kan alltid dukke opp nye elementer man ikke har tenkt på. Undersøkelsen bør sees som en liten bit av et større hele. En annen utfordring for validiteten er at undersøkelsen i seg selv kan ha hatt effekt på subjektene. Etter at bussjåføren opplyste om beltepåbudet via høyttaleranlegget

i bussen hørtes flere klikk fra sikkerhetsbeltene bakover i bussen. Det samme skjedde etter at undersøkelsen var levert ut, men i mindre grad. Noen av passasjerene festet sikkerhetsbeltet da undersøkelsen pågikk, sannsynligvis fordi de ble mer bevisstgjorte på det.

*Ekstern validitet* vil si i hvilken grad resultatene av en undersøkelse er generaliserbare. Siden det ikke fins noen spesifikke regler for generaliserbarhet må man ofte ty til skjønnsmessige vurderinger, vurderinger basert på substansiell teori eller etterprøving under andre omstendigheter (Skog, 2009). Kontrollvariabelmetoden som ble brukt ved analysen av datamaterialet egner seg imidlertid bedre til generalisering enn for eksempel den eksperimentelle metoden. Dette er på grunn av at undersøkelsen foregikk i en situasjon i det virkelige liv. Jakobsen (2005:365) hevder at man aldri kan "generalisere til noe annet enn den populasjonen utvalget er trukket fra, og til det tidspunktet undersøkelsen er foretatt på". Han mener også at man ikke kan generalisere til for eksempel andre deler av landet. Undersøkelsens respondenter antas å være fra hele landet ettersom var på vei til eller fra flyplassen. Det vites imidlertid ikke hvordan denne fordelingen er, men det blir heller ikke riktig å kun generalisere til Trøndelagsfylkene. En sannsynlighet for at andelen trøndere kan ha vært liten er nemlig tilstede. Derimot kan man generalisere til reiser med Flybussen tur/retur Trondheim-Værnes torsdager og fredager. Ut i fra antall respondenter og er det ikke være helt utenkelig at resultatet også kan generaliseres til Flybusspassasjerer i hele landet. Det man må være oppmerksom på, og som gjør at det blir vanskelig å generalisere til alle andre busser der sikkerhetsbelter er montert, er at undersøkelsen ikke har fanget opp busspassasjerer som har flyskrekk – de ville befunnet seg i andre busser og kanskje hatt andre oppfatninger og atferdsmønstre. Derfor vil undersøkelsens resultater bare kunne generaliseres til Flybusspassasjerer.

#### **4.4 Styrker og svakheter**

I kapitlene ovenfor diskuteres mange styrker og svakheter ved det valgte forskningsdesignet, metoden for datainnsamling og analysen av datamaterialet.

Det totale antallet respondenter var tilstrekkelig til å gjøre kvantitative analyser, samtidig som enkelte kategorier inneholdt så få respondenter at det kunne gå ut over validiteten og reliabiliteten. Noen av de innhentede dataene stod ikke like sterkt på grunn av spørsmålsformulering og mistanke om misforståelser.

Inndelingen av yrkesgrupper kunne med fordel vært gjort annerledes.

Kategoriene skiller ikke mellom hvem som jobber i den skarpe eller den butte enden; om de for eksempel opererer maskiner og gjør farlig arbeid eller om de jobber på et kontor. Et slikt skille ville gjort tolkningen av resultatene lettere dersom noen yrkesgrupper hadde skilt seg spesielt fra de andre, og kunne i tillegg ha ført til andre sammenhenger. De kvantitative metodene som ble benyttet i analysen av datamaterialet utførtes med lite erfaring innen denne metodeformen, og enkelte av analysene baserte seg på kunnskap som ble tilegnet underveis. Dette ga et stort læringspotensiale, men kan muligens ha svekket konklusjonsvaliditeten noe. En person med mer erfaring på dette området ville kanskje valgt andre og mer omfattende tilnærminger.

Undersøkelsen favnet om et lite område, men kunne samtidig vært veldig bredt dersom målet hadde vært å finne ut nesten alt om det. Oppgavens tidsperspektiv satt begrensninger for hvor stort omfanget kunne være for i det hele tatt å være gjennomførbart. Mange faktorer skulle identifiseres ved hjelp av et spørreskjema som ikke skulle ta for lang tid, og dermed har studien blitt noe overfladisk. Den gikk ikke i veldig i dybden på hver enkelt variabel. Å finne standardiserte måleskalaer på et fenomen det har blitt forsket lite på fra før av i buss-sammenheng var også problematisk. Målet med undersøkelsen var imidlertid ikke å gå i dybden, men å kartlegge hvilke faktorer som kunne påvirke busspassasjerene til ikke å bruke sikkerhetsbelter. Den må regnes som en liten del av en virkelighet som trenger mer forskning (se kap. 6.4).

En av undersøkelsens styrker ligger i forskningsdesignet som ble valgt. Ved den type problemstilling som forelå sammen med ønsket om til en viss grad å generalisere var det kvantitative designet optimalt. Problemstillingen med dens metodiske tilnærming var tydelig, og definerte klare rammer for både teorivalg og analyseteknikker. Undersøkelsen lot seg enkelt gjennomføre ved å følge

Flybussen i to dager. At respondentene ikke var definert til ett geografisk område kan sees som både en svakhet og en styrke. Man ville fått problemer med å gjøre sammenligningsstudier for Flybussen i andre områder siden utvalgets geografiske tilhørighet uansett vil variere innad i populasjonen. Samtidig kan det være en styrke at mange ulike respondenter ble fanget opp ved at de er fra forskjellige deler av landet. Selv om datamaterialet hadde sine svakheter (også diskutert i kapitlene ovenfor) ga de fleste analysene resultater som bidro til å besvare forskningsspørsmålene og problemstillingen.

## 5 Resultater fra spørreundersøkelsen

Resultatene fra spørreundersøkelsen vil i dette kapitlet bli analysert tematisk i kronologisk rekkefølge; det vil si i den rekkefølgen temaene er oppstilt i spørreskjemaet. Variablene, eller påstandene, i spørsmål nr. 11, 12 og 15 vil i tillegg bli behandlet i et eget kapittel. Resultatene tas deretter videre til drøftingen i kapittel 6.

### 5.1 Bakgrunnsinformasjon

Den aktuelle bakgrunnsinformasjonen respondentene har oppgitt vil bli brukt i analysen av de øvrige resultatene for å undersøke om demografiske faktorer gir ulike påvirkninger.

#### 5.1.1 Alder, kjønn, utdanning og yrke

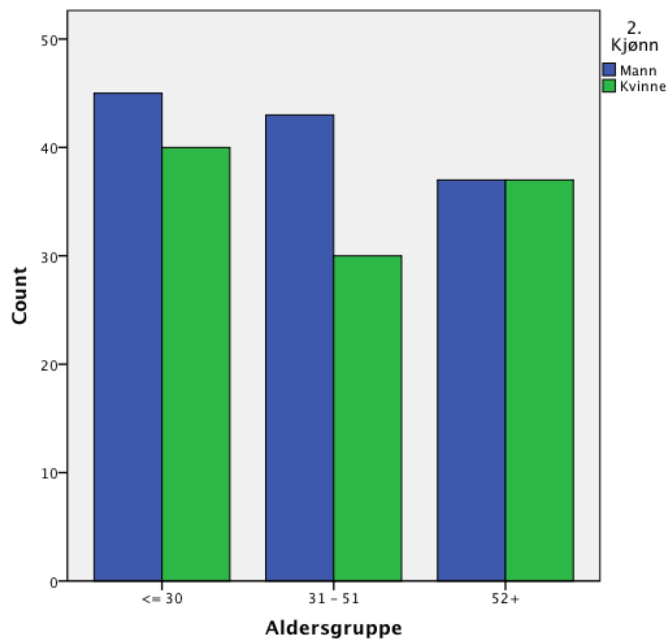
Respondentenes alder varierer fra 11 til 74 år, med en gjennomsnittsalder på tilnærmet 41 år. Medianverdien for alder er 40. Aldervariabelen ble omgjort til aldersgrupper som vist i tabellen nedenfor.

Aldersgruppe	Antall respondenter
11-30 år	85
31-51 år	73
52-74 år	74
Totalt	232

Tabell 5.1 - Aldersgrupper med frekvenser.

Kjønnsfordelingen er nokså jevn; 125 av respondentene er menn og 107 er kvinner. Det gir en prosentfordeling på 53,9% menn og 46,1% kvinner. Alderen er relativt jevn blant menn og kvinner (figur 5.1), men med litt færre kvinner i de to første alderskategoriene. Gjennomsnittsalderen for kvinner er 41 år og for menn er den 40 år.





Figur 5.1 – Fordeling av alder og kjønn.

Utdanningsnivået med høyest frekvens er høyskole eller universitet inntil 4 år, tett etterfulgt av høyskole eller universitet mer enn 4 år og videregående skole. Grunnskolenivået utgjør en svært lav prosent, noe som kan tilskrives at de fleste som svarte på undersøkelsen var over grunnskolealder og har hatt mulighet for å ta høyere utdanning.

Utdanningsnivå	Antall respondenter
Grunnskole	10
Videregående skole	65
Høyskole/universitet inntil 4 år	81
Høyskole/universitet mer enn 4 år	76
Totalt	232

Tabell 5.2 – Frekvenser for utdanningsnivåer.

Respondentene fordeler seg svært ujevnt på de forskjellige yrkesgruppene (se vedlegg 3). Av den grunn vil det være vanskelig å gjøre analyser på dette datagrunnlaget med hensyn til resultatenes reliabilitet. Noen av yrkesgruppene ble derfor slått sammen basert på likhet i yrkesvirksomhet og -risiko. Svarfrekvensene blir da seende ut som i tabellen nedenfor.

Yrkesgruppe	Antall respondenter
Helse/sosial/politi/forsvar	42
Administrasjon/kontor/personal/økonomi	43
Forskning/utvikling/utdanning	27
Industri/håndverk/mekanikk/bygg- og anlegg/ transport/primærnæring	35
Media/IT/kommunikasjon/kultur	19
Olje/gass/maritim	24
Student	18
Annet	21
<b>Totalt</b>	<b>229</b>

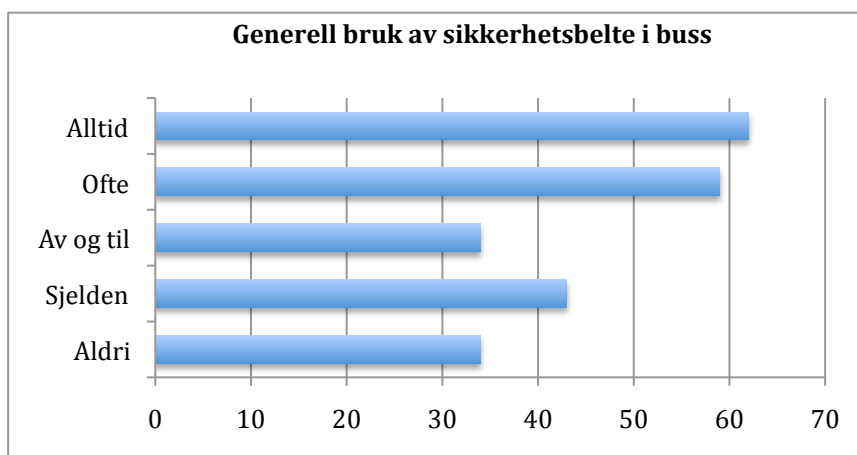
Tabell 5.3 – Yrkesgrupper etter inndeling i færre grupper.

### 5.1.2 Bakgrunnsvariabler som kan utelates

Det ble ikke funnet signifikante sammenhenger mellom variabelen "bosted" og risikovurdering eller bruk av sikkerhetsbelte. Den vil derfor ikke benyttes i videre analyser. Spørsmålet om respondentene har barn under 18 år som bor hjemme ble ikke konstruert på grunnlag av teori, men av nysgjerrighet på om det å ha barn som bor hjemme kunne forklare at kvinner har en tendens til å vurdere generell risiko høyere enn menn (jf. kap. 3.5.1). Resultatene viser imidlertid ingen sammenhenger og kan dermed utelates. Det framgår heller ingen korrelasjoner mellom variabelen "reisefrekvens" og risikovurdering eller bruk av sikkerhetsbelte; også denne vil bli utelatt.

## 5.2 Bruk av sikkerhetsbelte

Alle respondentene besvarte spørsmål nr. 8 om hvor ofte de bruker sikkerhetsbelte i buss. Kun 14,7% svarte at de aldri bruker det, mens 26,7% svarte at de alltid bruker det. De som oppga varierende bruk – "sjelden", "av og til" og "ofte" – utgjør til sammen 58,6%. Spørsmål nr. 8 vil også bli omtalt som generell bruk av sikkerhetsbelte i buss, for å skille det fra spørsmål nr. 9 a) som handler om hvor mange som faktisk brukte sikkerhetsbelte på det tidspunktet undersøkelsen pågikk.



Figur 5.2 – Svarfrekvenser for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss.

En svarandel på 100% ble også funnet for spørsmål nr. 9 a) der respondentene skulle oppgi om de hadde på seg sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet. 56% har svart "nei" og 44% har svart "ja".

Krysstabellen nedenfor avdekker to falske positive og én falsk negativ; svarene oppgitt på spørsmål nr. 8 står ikke i samsvar med det respondentene har svart på spørsmål nr. 9 (se utheving av tall i tabell 5.4). Det ble funnet en sterk korrelasjon mellom generell og faktisk bruk av sikkerhetsbelte.

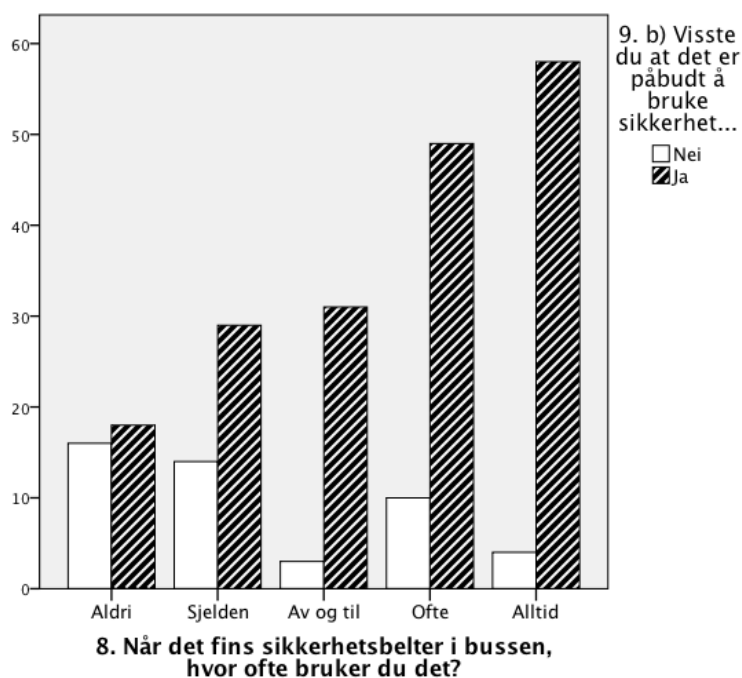
		9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?		Total
		Nei	Ja	
8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss	Aldri	33	1	34
	Sjelden	37	6	43
	Av og til	25	9	34
	Ofte	33	26	59
	Alltid	2	60	62
Total		130	102	232

Tabell 5.4 – Krysstabell for hvor mange som brukte sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet og hvor ofte de generelt bruker sikkerhetsbelte i buss. Korrelasjonskoeffisienten mellom generell bruk av sikkerhetsbelte og den faktiske bruken er 0,653 (1% signifikansnivå).

En lineær regresjon ble utført for å finne ut hvordan sammenhengen arter seg. Den viser at jo oftere folk har oppgitt at de benytter sikkerhetsbelte, desto høyere er sannsynligheten for at de faktisk bruker det. Regresjonskoeffisienten

er 1,861 og signifikant på 1%-nivået (sig. = 0,000; t = 13,085). Modellen gir 42,7% forklart varians.

79,7% av respondentene oppga at de visste at sikkerhetsbelte er påbudt. De resterende 20,3% svarte at de ikke visste om påbudet. Også her har alle respondentene svart på spørsmålet.



Figur 5.3 – Bruk av sikkerhetsbelte og bevissthet om at det er påbudt.

Grafen ovenfor viser at de som kjente til påbudet bruker sikkerhetsbelte oftere enn de som ikke kjente til det. For variabelen "bevissthet om at bruk av sikkerhetsbelte i buss er påbudt" ble korrelasjoner utført med de fleste av variablene i spørreskjemaets spørsmål nummer 1-10. Bevissthet om påbudet korrelerer med variablene som er gjengitt i tabell 5.6.

Variabler	9. b) Visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss hvis de er montert i bussen?
8. Når det fins sikkerhetsbelte i bussen; hvor ofte bruker du det?	.323**
9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?	.230**
10. Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har belter?	.325**
4. Høyeste fullførte utdanning: grunnskole	-.210**
9. c) Lange bussreiser/turbusser	.187**

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.5 – Statistisk signifikante korrelasjonskoeffisienter for ”bevissthet om at bruk av sikkerhetsbelte i buss er påbudt”.

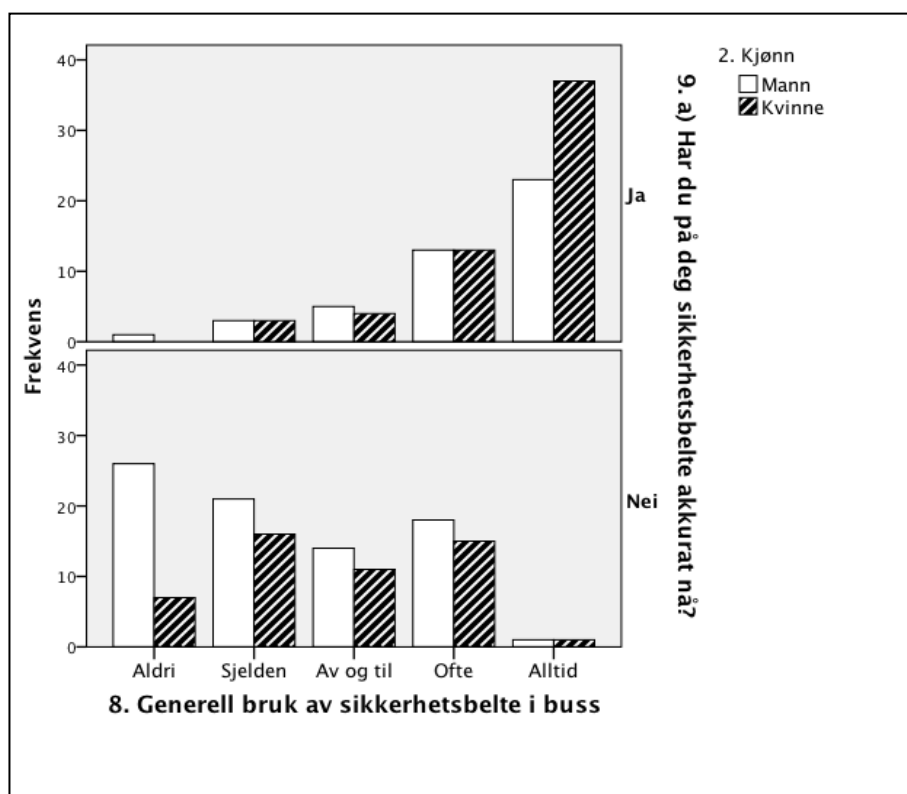
En logistisk regresjonsanalyse ble utført for å undersøke sammenhengen og styrkeforholdet mellom den avhengige variabelen og hver av de uavhengige variablene.

Modellen forklarer i sin helhet mellom 26,3% (Cox og Snell R<sup>2</sup>) og 39,7% (Nagelkerke R<sup>2</sup>) av variansen i bevissthet om beltepåbudet. Den viser at det å ha grunnskole som høyeste fullførte utdanning gir en betydelig nedgang i bevissthet om beltepåbudet i forhold til det å ha fullført høgskole eller universitet inntil 4 år. Regresjonskoeffisienten er -4,479 og signifikant på 1%-nivået (sig. = 0,001; Wald = 10,399). Likevel må en ta hensyn til at svært få respondenter tilhører dette utdanningsnivået. Oddsraten indikerer nemlig at det kun er 0,01 ganger mindre sjanse for at de med grunnskole som høyeste utdanningsnivå vet at sikkerhetsbelte er påbudt i buss sammenlignet med de andre utdanningsnivåene. På 5% signifikansnivå fins to variabler; bruk av sikkerhetsbelte på barn (sig. = 0,035; Wald = 4,448) og generell bruk av sikkerhetsbelte i buss (sig. = 0,021; Wald = 5,336). Den første av disse har en regresjonskoeffisient på 0,406 og den andre har en på 0,658. Oddsratene forteller at det for hver økning i bruk av sikkerhetsbelte på barn er det tilnærmet 1,5 ganger større sjanse for at foreldrene vet at bruken er påbudt. Tilsvarende er det for den andre variabelen;

for hver økning i generell bruk av sikkerhetsbelte er det tilnærmet 2 ganger større sjanse for at respondentene vet om at det er påbudt å bruke belte.

### 5.2.1 Bruk av sikkerhetsbelte med hensyn til kjønn, alder, utdanning og yrke

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at flere kvinner enn menn har svart at de hadde på seg sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet. 50 av de 107 kvinnene brukte sikkerhetsbelte, mens 45 av total 125 menn brukte det. Selv om det totale antall kvinner i undersøkelsen er lavere enn antall menn, viser grafene nedenfor at flest kvinner både brukte sikkerhetsbelte og svarte at de alltid bruker det.



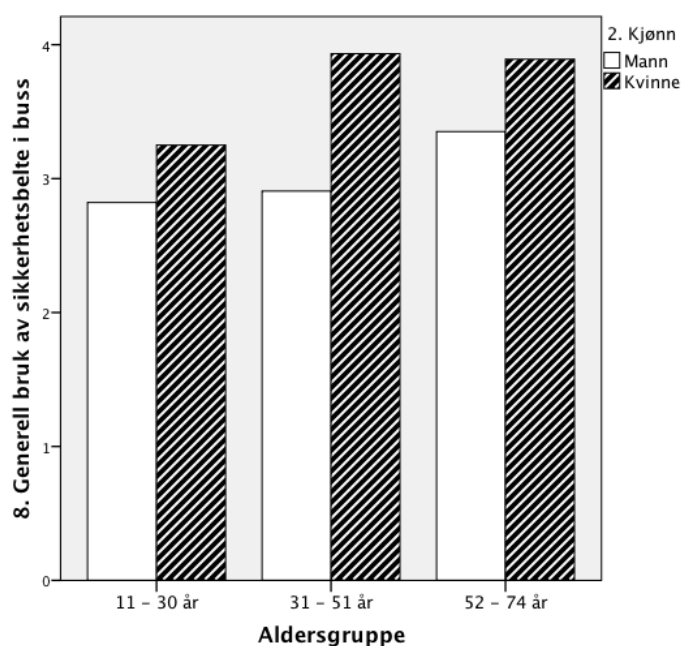
Figur 5.4 – Grafisk framstilling etter kjønn: hvor mange som svarte at de brukte sikkerhetsbelte da undersøkelsen ble utført, og i hvilken grad de oppga at de normalt bruker sikkerhetsbelte i buss.

Tabell 5.6 viser at aldersgruppen 11-30 år har flest respondenter som har svart "aldri" eller "sjelden". Aldersgruppen 52-74 år har flest respondenter som har svart "ofte" eller "alltid".

		Aldersgruppe		
		11 – 30 år	31 – 51 år	52 – 74 år
8. Når det fins sikkerhetsbelter i bussen, hvor ofte bruker du det?	Aldri	14	14	6
	Sjelden	22	8	13
	Av og til	11	12	11
	Ofte	24	18	17
	Alltid	14	21	27

Tabell 5.6 – Krysstabell for hvor ofte respondenter innen de ulike aldersgruppene bruker sikkerhetsbelte i buss.

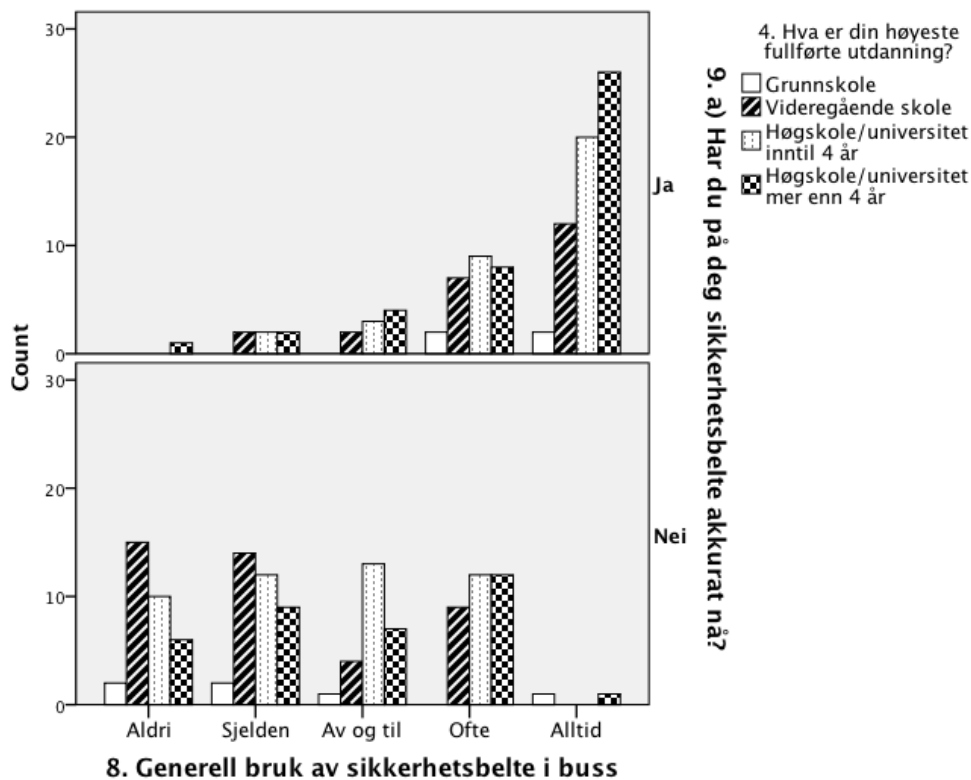
Forholdet mellom kjønn, alder og generell bruk av sikkerhetsbelte i buss illustreres i grafen nedenfor. Kvinner oppgir større grad av beltebruk i samtlige alderskategorier.



Figur 5.5 – Grafisk framstilling av forholdet mellom alder, kjønn og gjennomsnittlig bruk av sikkerhetsbelte i buss.

Den øverste grafen i figur 5.6 nedenfor viser at majoriteten av dem som ikke brukte sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet og i tillegg rapporterte at de bruker det sjelden eller aldri, har et utdanningsnivå der høyeste fullførte

utdanning er videregående skole. Den nederste grafen viser at størstedelen blant de som hadde sikkerhetsbelte på og i tillegg svarte at de bruker det ofte eller alltid, har et utdanningsnivå tilsvarende mer enn 4 år på høgskole eller universitet.



Figur 5.6 – Grafisk framstilling av beltebruken for de ulike utdanningsnivåene.

Frekvenser for bruk av sikkerhetsbelte blant de ulike yrkesgruppene vises i vedlegg 3. Det framkom imidlertid ingen signifikante verdier når yrkesgruppene ble korrelert med bruk av sikkerhetsbelte i buss.

Kjønn, alder og utdanning korrelerer svakt med grad av beltebruk og hvorvidt de brukte det da undersøkelsen ble utført (tabell 5.7).



	8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss	9. a) Bruk av sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet
Kjønn	.231**	.173**
Alder 11-30 år	-.154*	-.169**
Alder 52-74 år	.151*	.158*
Videregående skole	-.178**	-
Høgskole/universitet mer enn 4 år	.165*	.140*

\*\* p < .001 (2-halet), \* p < .005 (2-halet).

Tabell 5.7 – Korrelasjonskoeffisienter for kjønn, alder og utdanning korrelert med bruk av sikkerhetsbelte i buss.

For å finne ut hvor mye kjønn, alder og utdanning kan bidra til å forklare bruk av sikkerhetsbelte i buss ble det foretatt en stegvis multipel regresjon.

Dummyvariabler ble konstruert for de ulike aldersgruppene og utdanningsnivåene.

Trinn 1 viser at kjønn har en del innvirkning på bruken av sikkerhetsbelte i buss. Regresjonskoeffisienten for kjønn er positiv og ligger på 1%-nivået (sig. = 0,000; t = 3,603). Forklart varians for trinn 1 er 5,3%. Når dummy-variablene for alder legges til på trinn 2 får modellen 8,9% forklart varians. Ingen av aldersgruppene gir signifikante verdier. På det tredje trinnet øker forklart varians til 10,9% når utdanningsvariablene legges til. Utdanningsnivåene har heller ingen signifikante verdier. Den uavhengige variabelen "kjønn" forblir signifikant på 1%-nivået på alle tre trinnene. Regresjonskoeffisienten er 0,635 på trinn 3. Verdien er positiv og tilsier at dersom man er kvinne øker bruken av sikkerhetsbelte i forhold til det å være mann.

### 5.2.2 Andre situasjoner hvor sikkerhetsbelte brukes

I spørreskjemaet ble respondentene bedt om å oppgi i hvilke andre situasjoner de vanligvis benytter sikkerhetsbelte (frekvenser: se vedlegg 4). Oppsummert svarte de fleste at de bruker sikkerhetsbelte ved korte og lange turer i personbil, både i førersetet og som passasjer. Resultatet som skiller seg mest ut er antall respondenter som har svart at de ikke bruker sikkerhetsbelte ved lange bussreiser eller i turbusser. 35,5 % har svart at de ikke bruker det, mens 64,%

har svart at de bruker det. Korrelasjoner ble utført og gir signifikante verdier for variablene som er gjengitt i tabell 5.8.

Variabler	Lange bussreiser/ turbusser
2. Kjønn	.181**
4. Utdanningsnivå: høgskole/universitet mer enn 4 år	.134*
8. Når det fins sikkerhetsbelte i bussen; hvor ofte bruker du det?	.640**
9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?	.417**
9. b) Visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss hvis de er montert i bussen?	.187**
10. Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har belter?	.306**

\*\* p < .001 (2-halet), \* p < .005 (2-halet).

Tabell 5.8 – Statistisk signifikante korrelasjonskoeffisienter for andre situasjoner der sikkerhetsbelte brukes.

Bruk av sikkerhetsbelte ved lange bussreiser eller i turbusser korrelerer med flere andre variabler. For å finne ut hva som faktisk bidrar til samvariasjonen ble det gjort en logistisk regresjon. Den gir mellom 29,1% (Cox og Snell R<sup>2</sup>) og 41,1% (Nagelkerke R<sup>2</sup>) forklart varians. Kun én av de uavhengige variablene gir statistisk signifikante resultater. "Grad av generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" har en regresjonskoeffisient på 0,941 og ligger på 1% signifikansnivå (sig. = 0,000; Wald = 17,186). Oddsraten tilsier at for hver økning i generell bruk av sikkerhetsbelte i buss, er det tilnærmet 2,5 ganger større sjanse for at respondentene innen den aktuelle kategorien også benytter sikkerhetsbelte ved lange bussreiser eller i turbusser.

### 5.2.3 *Bruk av sikkerhetsbelte på barn*

På spørsmålet "hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har belter?" har 46,6% av respondentene avgitt svar (frekvensoversikt: se vedlegg 5). Den lave svarprosenten henger sannsynligvis sammen med at mange av respondentene ikke har barn. 72,2% har svart at de alltid sørger for at barna bruker sikkerhetsbelte. 8,3% har svart "aldri". Bruk av sikkerhetsbelte på barn samvarierer med variablene i tabell 5.9.

Variabler	10. Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har det?
2. Kjønn	.266**
8. Når det fins sikkerhetsbelter i bussen, hvor ofte bruker du det?	.405**
9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?	.305**
9. b) Visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss hvis de er montert i bussen?	.325**
9. c) Lange bussreiser/turbusser	.306**

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.9 – Korrelasjonskoeffisienter: bruk av sikkerhetsbelte på barn.

En stegvis multipel regresjon ble utført for å kartlegge hvilke av korrelasjonene som kan vise seg å være signifikante i forklaringen på hva som påvirker folk til å sørge for at barna bruker sikkerhetsbelte. Regresjonsmodellen viser sammenlagt 24,4% forklart varians.

På trinn 1 er den uavhengige variabelen "kjønn" signifikant og har en positiv regresjonskoeffisient. Kjønn går fra 1% til 5% signifikansnivå på trinn 2, mens variabelen "har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?" får en positiv regresjonskoeffisient med signifikans på 1%-nivået. Likevel mister den forklaringskraft når variabelen "generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" blir lagt til på trinn 3. Videre blir variabelen "bevissthet om at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss" lagt til på trinn 4, og til slutt variabelen "lange bussreiser/turbusser" på trinn 5.

På siste det siste trinnet står to av de uavhengige variablene igjen med statistisk signifikante verdier på 5%-nivået: "kjønn" (sig. = 0,042; t = 2,056) og "bevissthet om at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss" (sig. = 0,017; t = 2,426). Når disse legges til i modellen gir de henholdsvis 7,1% og 4,3% økning i forklart varians. Regresjonskoeffisienten for kjønn er 0,467 og 0,702 for bevissthet om påbudet. De to variablene ser ut til å ha en innvirkning på om folk velger å bruke sikkerhetsbelte på barna sine ved bussreiser. Kvinnelige respondenter bruker

oftere sikkerhetsbelte på barn, og bevissthet om at bruk av sikkerhetsbelte i buss er påbudt gir en enda større økning i bruk av sikkerhetsbelte på barn.

### 5.3 Hva gjør at folk bruker sikkerhetsbelter i buss?

Spørsmål nr. 11, ”hvorfør velger du å bruke sikkerhetsbelte i buss?”, er et filterspørsmål der de som har svart ”aldri” på spørsmål nr. 8 ble bedt om *ikke* å besvare spørsmål nr. 11. Til sammen 198 personer har svart at de bruker sikkerhetsbelte sjelden, av og til, ofte eller alltid på spørsmål nr. 8 – det vil si de har unnlatt å svare ”aldri”. Kun et fåtall av respondentene benyttet seg av muligheten til å oppgi andre grunner for at de bruker sikkerhetsbelte. De få kommentarene som ble registrert viste seg stort sett å tilhøre en eller flere av de allerede eksisterende kategoriene.

<b>Spørsmål nr. 11</b>	
<b>Hvorfor velger du å bruke sikkerhetsbelte i buss?</b>	
11_1	Jeg er redd for å få bot
11_2	Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det
11_3	Jeg blir minnet på det av bussjåføren
11_4	Jeg blir minnet på det av at andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte
11_5	Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen
11_6	Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke
11_7	Jeg har opplevd å få bot/advarel for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det.
11_8	Jeg vil være et forbilde for barna mine
11_9	Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det

Tabell 5.10 – Spørsmålsleddene i spørsmål nr. 11

I realiteten skulle 198 respondenter ha svart på spørsmål nr. 11, basert på det de har svart på spørsmål nr. 8. Dersom man ser bort fra ledd 11\_8, som omtales nærmere i delkapittel 5.3.1, varierer det faktiske antall respondenter som har besvart fra 191 til 195. Det er mulig at noen av dem som unnlot å svare på spørsmål nr. 11 misforstod det til å gjelde kun de som hadde på seg sikkerhetsbelte ved undersøkelsestidspunktet. En annen grunn er at noen bare

hadde satt 2-3 kryss på "delvis enig" eller "svært enig" – muligens med en overbevisning om at man bare skulle sette kryss for det man var enig i.

Flere av spørsmålsleddene har svaralternativer med særs høy svarfrekvens, noe som indikerer at nettopp disse leddene i stor grad kan være avgjørende for busspassasjerenes bruk av sikkerhetsbelte. For å få en god oversikt over de ulike påstandenes svarfrekvens kan det være nyttig å se på frekvenstabeller og beskrivelse av frekvenser for de ulike svaralternativene i vedlegg 6. Beskrivelsen vektlegger de to motsetningene "svært eller delvis uenig" og "svært eller delvis enig", ettersom "verken/eller" ikke gir så mye informasjon.

### *5.3.1 Oppsummering på grunnlag av frekvensfordelingene: mulige grunner til at folk velger å benytte sikkerhetsbelte i buss*

Påstand 11\_8 vil bli utelatt ettersom den mistenkes å være misforstått og vil gi misvisende resultater som gir problemer med reliabiliteten. Påstander som kan utelukkes som avgjørende i påvirkning av beltebruk er 11\_1 og 11\_7, ettersom svært få respondenter har sagt seg enig i disse. 11\_7 kan helt kuttes ut i videre analyser siden sjansen for å ha opplevd å få bot eller advarsel er tilnærmet lik null.

Påstandene som skiller seg ut ved at svært mange respondenter har sagt seg enige i dem, er 11\_2, 11\_3, 11\_6 og 11\_9. Disse dreier seg om trygghetsfølelse, bussjåførens opplysning om beltepåbudet, redsel for å bli skadd i en bussulykke og vaner. Spørsmålsleddene som gjenstår er 11\_4 og 11\_5, med mer varierende resultater – selv om begge viser litt flere uenige enn enige.

### *5.3.2 Påstandenes observerte betydning for bruk av sikkerhetsbelte*

For hvert av spørsmålsleddene og generell bruk av sikkerhetsbelte i buss ble det utført korrelasjoner for å teste om den påvirkningen respondentene har oppgitt at påstandene har, virkelig henger sammen med hvor ofte de har oppgitt at de bruker sikkerhetsbelte. I tabellen nedenfor presenteres de signifikante

korrelasjonene som ble funnet.

Variabler	8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss
11_2 Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det	.300**
11_3 Jeg blir minnet på det av bussjåføren	-.169*
11_6 Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke	.349**
11_9 Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det	.529**

\*\* p < .001 (2-tailed), \* p < .005 (2-tailed).

Tabell 5.11 – Korrelasjonskoeffisienter for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og de ulike påstandene i spørsmål nr. 11.

En stegvis multippel regresjon ble utført for å sjekke hvor mye hver av variablene påvirker graden av beltebruk. Modellen forklarer totalt 32,7% av variasjonene i grad av beltebruk.

Trinn 1 med variabelen 11\_2 gir 9% forklart varians. Regresjonskoeffisienten er positiv og ligger på 1% signifikansnivå. På trinn 2 legges variabelen 11\_3 til, og har en negativ regresjonskoeffisient og signifikansnivå på 1%. Modellen får et tillegg på 5% forklart varians på dette trinnet. Verdiene for 11\_3 forblir tilnærmet uendret på trinn 3, mens 11\_2 får en nedgang i regresjonskoeffisient og t-verdi men forblir signifikant på 1%-nivået. Variabelen 11\_6 som legges til på dette trinnet har et signifikansnivå på 1% og regresjonskoeffisienten er positiv. Forklart varians er her 18,7%, det vil si 4,7% mer enn i forrige trinn.

Når variabelen 11\_9 legges til på det siste trinnet endres samtlige av de andre variablenes verdier. I tillegg øker den forklarte variansen til hele 32,7%. 11\_9 har et 1% signifikansnivå (sig. = 0,000; t = 6, 205), og regresjonskoeffisienten er 0,424. I tillegg til denne er det kun variabelen 11\_6 som er statistisk signifikant, og befinner seg på et 5% signifikansnivå (sig. = 0,038; t = 2,090). Regresjonskoeffisienten for denne er 0,207.

Regresjonsanalysen for de fire variablenes innvirkning på bruk av sikkerhetsbelte viser at den siste variabelen, 11\_9 "Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det", i størst grad forklarer variasjonen i beltebruken. Variabel

11\_6 "Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke" gir også innvirkning på graden av respondentenes bruk av sikkerhetsbelte, men like stor som 11\_9.

#### 5.4 Hva gjør at folk ikke bruker sikkerhetsbelter i buss?

Spørsmål nr. 12, "hvorfor velger du ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss?", er i likhet med spørsmål nr. 11 et filterspørsmål. Respondentene ble bedt om *ikke* å besvare dette spørsmålet dersom de svarte "alltid" på spørsmål nr. 8.

Til sammen 170 personer har svart at de bruker sikkerhetsbelte aldri, sjelden, av og til eller ofte på spørsmål nr. 8 – det vil si de har unnlatt å svare "alltid". Også ved dette spørsmålet var det få som benyttet seg av muligheten til å oppgi flere grunner for at de ikke bruker sikkerhetsbelte. Kommentarene som ble registrert viste seg å tilhøre en eller flere av de allerede eksisterende kategoriene, med unntak av to respondenters begrunnelser som omhandlet at de var redd for å bli sittende fast i bussen dersom den kjørte utfor og havnet i et vann.

<b>Spørsmål nr. 12</b>	
<b>Hvorfor velger du <u>ikke</u> å bruke sikkerhetsbelte i buss?</b>	
12_1	Jeg har aldri opplevd å få bot/advarel for ikke å bruke sikkerhetsbelte
12_2	Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett
12_3	Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser
12_4	Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med
12_5	Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det
12_6	Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden nesten ingen andre gjør det
12_7	Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss

Tabell 5.12 – Spørsmålsleddene i spørsmål nr. 12.

170 respondenter skulle ha svart på spørsmål nr. 12 i henhold til svarfrekvensene i spørsmål nr. 8. Til tross for dette har bare 145-146 respondenter besvart spørsmål nr. 12. At svarprosenten er noe lavere enn forventet kan henge sammen med misforståelser, for eksempel at respondentene ikke har lest spørsmålsteksten grundig nok eller misoppfattet spørsmålet til ikke å gjelde dem. Frekvenser og beskrivelser av de ulike påstandene i spørsmål nr. 12 er å finne i vedlegg 7. I likhet med beskrivelsene for spørsmål nr. 11 blir ikke kategorien "verken/eller" vektlagt.

#### 5.4.1 Oppsummering på grunnlag av frekvensfordelingene: mulige grunner til at folk velger ikke å benytte sikkerhetsbelte i buss

Fire av påstandene i spørsmål nr. 12 viser resultater som heller i retning av at svært mange er enige i dem. Dette gjelder spørsmålsleddene 12\_1, 12\_2, 12\_3 og 12\_5. De tre første dreier seg om sanksjoner og redsel for å bli oppdaget, og den siste handler om vaner. På spørsmålsledd 12\_6 om at det er flaut å bruke sikkerhetsbelte, har svært mange svart at de i varierende grad er uenige. De to gjenstående påstandene, 12\_4 og 12\_7, har nokså jevne frekvensfordelinger.

#### 5.4.2 Påstandenes observerte betydning for bruk av sikkerhetsbelte

I likhet med forrige spørsmål ble det foretatt korrelasjoner for spørsmålsleddene og generell bruk av sikkerhetsbelte i buss. Korrelasjonskoeffisientene som presenteres i tabellen nedenfor viser at det kun er negative korrelasjoner med mellom de aktuelle påstandene og bruk av sikkerhetsbelte. Dette kan være en indikasjon på at påstandene faktisk påvirker til ikke å bruke sikkerhetsbelter.

Variabler	8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss
12_1 Jeg har aldri opplev å få bot/advarsel for ikke å bruke sikkerhetsbelte	-.209*
12_2 Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett	-.212*
12_3 Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser	-.231**
12_4 Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med	-.378**
12_5 Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det	-.506**
12_7 Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss	-.179*

\*\* p < .001 (2-tailed), \* p < .005 (2-tailed).

Tabell 5.13 – Korrelasjonskoeffisienter for generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og de ulike påstandene i spørsmål nr. 12.



For å finne ut om de ulike påstandene faktisk har en påvirkning og hvordan de i så fall arter seg i forhold til hverandre, ble en stegvis multipl regressjon utført. Regresjonsmodellen gir til sammen 35% forklart varians.

På trinn 1 har variabel 12\_1 signifikans på 5%-nivået og en negativ regresjonskoeffisient. Dette trinnet gir 4,4% forklart varians. Trinn 2 og 3 der variablene 12\_2 og 12\_3 blir lagt til viser ingen signifikante verdier. Forklart varians øker ikke med mer enn 0,8% og 1,2%. På det neste trinnet har variabelen som blir lagt til, 12\_4, en positiv regresjonskoeffisient med signifikans på 1%-nivået. Modellens forklarte varians stiger fra 6,4% til 16,1% på trinn 4.

Trinn 5 gir også signifikante verdier. Variabel 12\_4 forblir tilnærmet uendret, mens variabel 12\_5 som legges til også har en negativ regresjonskoeffisient med et 1% signifikansnivå på. Forklart varians mer enn fordobles til 34,3%. På det sjettede og siste trinnet blir variabel 12\_7 lagt til. Den har ikke signifikans, og gir få endringer i forklart varians og de andre variablenes verdier.

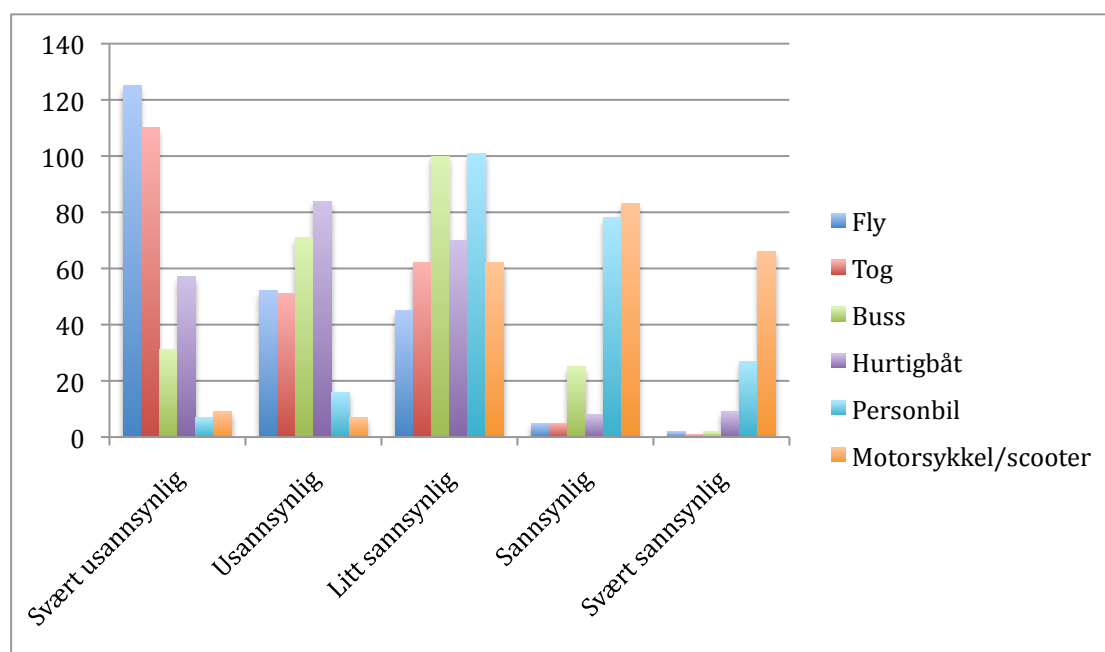
To variabler står igjen som signifikante når de andre har blitt kontrollert for. Dette gjelder variablene 12\_4 "Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med" og 12\_5 "Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det". Den førstnevnte har en regresjonskoeffisient på -0,260, og den sistnevntes er -0,406. Begge har signifikansnivå på 1% (12\_4: sig. = 0,003; t = -3,039 og 12\_5: sig. = 0,000; t = -6,094). Det er med 99% sikkerhet at disse to variablene gir en nedgang i bruk av sikkerhetsbelte, der variabel 12\_5 gir størst nedgang. Denne gir også størst forklart varians.

## **5.5 Vurdering av sannsynlighet, konsekvenser og risiko**

Respondentene ble bedt om å vurdere sannsynligheten for at en ulykke kunne komme til å ramme dem ved bruk av ulike transportmidler, hvor store konsekvenser en slik ulykke ville få, samt risikoen forbundet ved bruk av de ulike transportmidlene. Transportmidlene fly, tog, buss, hurtigbåt, personbil og motorsykkel/scooter ble sammenlignet.

### 5.5.1 Transportmidlenes sannsynlighets, konsekvens- og risikoprofil

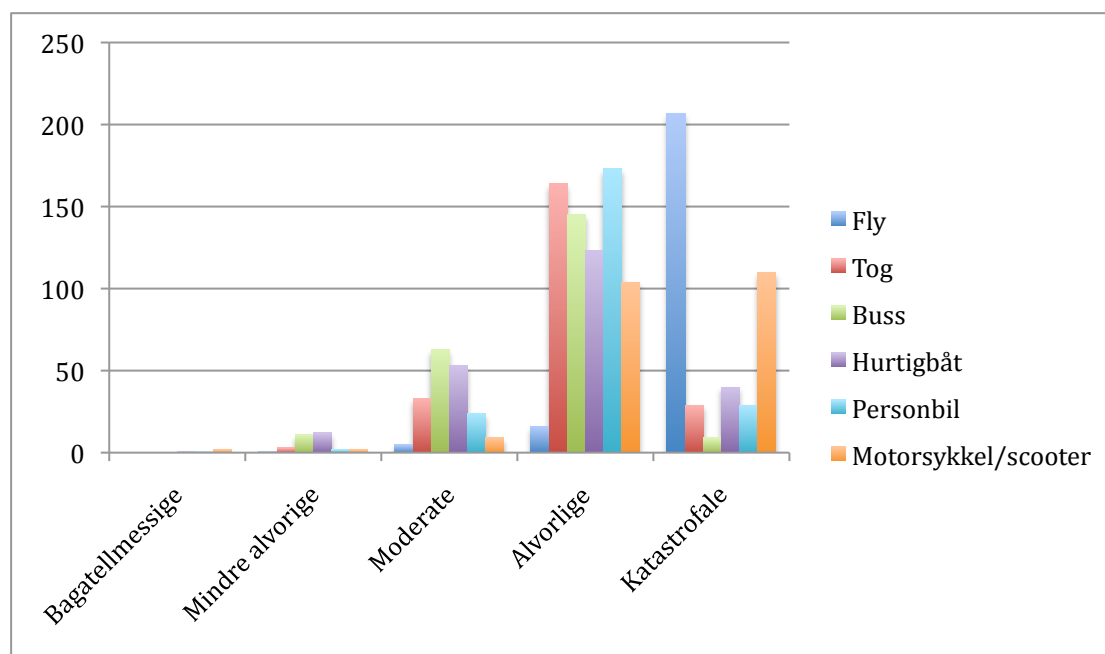
Sannsynligheten for å bli utsatt for en personskade ved flyreiser vurderes som svært usannsynlig av de fleste respondentene (figur 5.7). Noen har også svart "usannsynlig" og "litt sannsynlig", kun få har svart "sannsynlig" eller "svært sannsynlig". Tett opptil denne sannsynlighetsprofilen ligger tog med en litt høyere vurdert sannsynlighet. For buss har flest svart "litt sannsynlig", etterfulgt av "usannsynlig", "svært usannsynlig" og deretter "sannsynlig". Sannsynligheten for å bli utsatt for en personskade ved bruk av hurtigbåt vurderes nesten likt som ved buss, men noe lavere. Personskade ved bruk av personbil vurderes av de fleste som litt sannsynlig og sannsynlig, mens motorsykkel eller scooter vurderes til å ha stor sannsynlighet for personskade.



Figur 5.7 – Sannsynlighetsvurdering. Den vertikale linjen viser svarfrekvens og den horisontale viser grad av sannsynlighet.

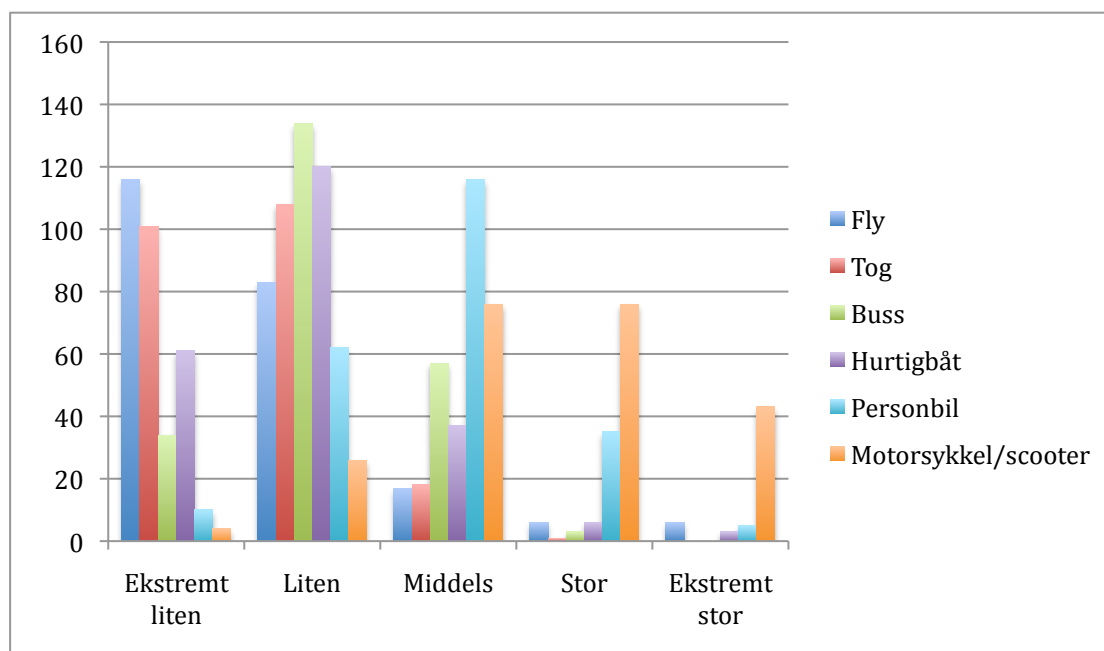
Konsekvensvurderingene ved de ulike transportmidlene ligger for det meste til høyre i den grafiske framstillingen (figur 5.8). Få respondenter har svart at konsekvensene ved en ulykke vil være bagatellmessige eller mindre alvorlige. Nesten samtlige har svart at konsekvensene ved en flyulykke vil være katastrofale. Konsekvensene ved en togulykke vurderes av de fleste til å være

alvorlige, og nesten det samme gjelder for buss og hurtigbåt. Konsekvensene for disse blir vurdert noe lavere. En ulykke med personbil vurderes til å gi alvorlige konsekvenser. Majoriteten av utvalget har svart at konsekvensene ved motorsykkel- eller scooterulykker vil være katastrofale eller alvorlige.



Figur 5.8 – Konsekvensvurdering. Den vertikale linjen viser svarfrekvens og den horisontale viser konsekvensenes alvorlighetsgrad.

Det er tydelig at fly vurderes til å være et transportmiddel med svært lav risiko. Dette gjelder også for tog. Bussrisiko vurderes noe høyere, men fremdeles fra lav til middels. Risiko forbundet med bussreiser er essensielt for drøftingskapitlet, og det er derfor nyttig å vite konfidensintervallet. Nedre verdi for et 95% konfidensintervall er 2,04, og øvre verdi er 2,21. Det ligger altså nærmest verdien 2, som også er medianverdien. Kodingen 2 betyr her "liten risiko". Hurtigbåt vurderes nokså likt buss, men med noe lavere risiko. Personbil blir vurdert til middels risiko, mens motorsykkel eller scooter topper statistikken med majoriteten av svarene mellom middels til ekstremt stor risiko (figur 5.9).



Figur 5.9 – Risikovurdering. Den vertikale linjen viser svarfrekvens og den horisontale viser hvor høy eller lav transportrisikoen vurderes å være.

### 5.5.2 Sammenhenger mellom vurderinger av sannsynlighet, konsekvenser og risiko

Resultatene i tabell 5.14 viser høye korrelasjoner mellom vurderingene av sannsynlighet og risiko.

	Risiko fly	Risiko tog	Risiko buss	Risiko hurtigbåt	Risiko personbil	Risiko MC/scooter
Sannsynlighet fly	.493**					
Sannsynlighet tog		.541**				
Sannsynlighet buss			.517**			
Sannsynlighet hurtigbåt				.644**		
Sannsynlighet personbil					.591**	
Sannsynlighet MC/scooter						.606**

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.14 – Korrelasjonskoeffisienter for de ulike transportmidlenes vurderte sannsynlighet og risiko.

I tabell 5.15 kommer det fram at korrelasjonene ikke er like høye mellom risikovurderinger og vurderinger av konsekvenser.

	Risiko fly	Risiko tog	Risiko buss	Risiko hurtigbåt	Risiko personbil	Risiko MC/scooter
Konsekvenser fly	.070					
Konsekvenser tog		.029				
Konsekvenser buss			.324**			
Konsekvenser hurtigbåt				.367**		
Konsekvenser personbil					.357**	
Konsekvenser MC/scooter						.436**

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.15 – Korrelasjonskoeffisienter for de ulike transportmidlenes vurderte risiko og konsekvenser.

For å sjekke hvor mye konsekvens- og sannsynlighetsvurderingene har å si for risikovurderinger ble variablene "total sannsynlighetsvurdering", "total konsekvensvurdering" og "total risikovurdering" konstruert. Dette ble gjort ved å addere vurderingene av de ulike transportmidlene for så å få en totalsum. Korrelasjonene mellom de tre nye variablene viser samme tendens som før sammenslåingen (tabell 5.16). Total sannsynlighetsvurdering gir høyest korrelasjon med total risikovurdering.

Variabler	Total risikovurdering
Total sannsynlighetsvurdering	0,661**
Total konsekvensvurdering	0,314**

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.16 – Korrelasjonskoeffisienter for total risikovurdering, total sannsynlighetsvurdering og total konsekvensvurdering.

Ved hjelp av en stegvis multippel regresjon ble variablene "total sannsynlighetsvurdering" og "total konsekvensvurdering" testet for hvilken effekt hver av dem har på den totale risikovurderingen.

Regresjonsmodellen forklarer totalt 46% av variasjonen i den avhengige variabelen. Trinn 1 der den uavhengige variabelen er "total sannsynlighetsvurdering", gir 43,6% forklart varians. Regresjonskoeffisienten er positiv og signifikant på 1%-nivået. Når den uavhengige variabelen "total konsekvensvurdering" legges til på trinn 2 avtar regresjonskoeffisienten for

”total sannsynlighetsvurdering” til 0,491, og beholder 1% signifikansnivå (sig. = 0,000; t = 11,715). ”Total konsekvensvurdering” har også et signifikansnivå på 1% (sig. = 0,002; t = 3,128), regresjonskoeffisienten er 0,252. Både regresjonskoeffisientene og betakoeffisientene på dette trinnet viser at en økning i den totale sannsynlighetsvurderingen gir størst utslag for den totale vurderingen av risiko sammenlignet med konsekvensvurdering. Forklart varians stiger kun med 2,4% når ”total konsekvensvurdering” legges til. Resultatene bekrefter dermed den sterke samvariasjonen mellom sannsynlighetsvurdering og risikovurdering.

### 5.5.3 Risikovurdering og bruk av sikkerhetsbelte

Korrelasjoner ble utført for variabelen ”total risikovurdering” og de ulike svarkategoriene i spørsmål nr. 8, som dreier seg om i hvilken grad respondentene bruker sikkerhetsbelte ved bussreiser generelt. Det ble kun funnet én statistisk signifikant korrelasjon, og den er mellom ”total risikovurdering” og svarkategorien ”aldri”. Den negative korrelasjonen er svak og ga ingen signifikante verdier da den ble testet i en regresjonsanalyse. En lik korrelasjon ble gjort med spørsmål nr. 9 om hvorvidt respondentene brukte sikkerhetsbelte da undersøkelsen ble utført, uten å gi signifikante resultater.

### 5.5.4 Total risikovurdering med hensyn andre variabler

Det ble foretatt korrelasjoner mellom total risikovurdering og flere andre variabler for på den måten å avdekke andre sammenhenger (tabell 5.17).

	Total risikovurdering
Kjønn	.281**
Helse/sosial/politi/forsvar	.195**
Media/IT/kommunikasjon/kultur	-.150*

\*\* p < .001 (2-halet), \* p < .005 (2-halet).

Tabell 5.17 – Korrelasjonskoeffisienter for total risikovurdering, kjønn og to yrkesgrupper.

Ut fra korrelasjonene ser det ut til at det fins sammenhenger mellom risikovurdering, kjønn og de to yrkesgruppene. Denne sammenhengen ble undersøkt nærmere ved hjelp av en stegvis multippel regresjon. Regresjonsmodellen viser til sammen 10,3% forklart varians; 7,9% før yrkesgruppene ble lagt til på trinn 2. Den eneste variabelen som gir et statistisk signifikant resultat er den uavhengige variabelen "kjønn". Regresjonskoeffisienten er 1,627 og tilsier at kvinner vurderer risiko noe høyere enn menn. Signifikansnivået ligger på 1% (sig. = 0,001; t = 3,487).

## **5.6 Tidligere erfaringer og medias påvirkning**

I spørsmål nr. 14 ble respondentene bedt om å oppgi sine erfaringer med bil- og bussulykker, samt medias fokus på bussulykker og bruk av sikkerhetsbelte i buss. Deretter skulle de som hadde erfart noe av dette oppgi hvorvidt det har påvirket dem til å bruke eller øke bruken av sikkerhetsbelte i buss. Det siste spørsmålet, 14b), ble formulert som et filterspørsmål, men da det ble lagt inn i SPSS-programmet ble spørsmålsleddene i 14a) direkte kombinert med spørsmål 14 b) slik at resultatene framstilles som spørsmålsledd 14\_1 til 14\_4. Frekvensfordelingene og beskrivelser av disse er presentert i vedlegg 8. Spørsmålsledd 14\_2 blir utelatt for videre analyser, ettersom svært få har svart at de har opplevd en bussulykke. I tillegg var de få besvarelsene veldig jevnt fordelt.

### *5.6.1 Oppsummering basert på frekvenser*

Det å ha vært innblandet i eller sett på nært hold en bilulykke ser ut til å kunne ha en viss innvirkning på bruk av sikkerhetsbelte i buss. Likeens det å ha lest, sett eller hørt i media om bussulykker den siste tiden, men dette tenderer mot å ha en litt mindre innvirkning basert på frekvensresultatene. Svært få har lest, sett eller hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss. Til tross for dette virker det som at mange av de som faktisk har fått med seg noe om dette temaet blir påvirket til å bruke eller øke bruken av sikkerhetsbelte.

### 5.6.2 Stemmer den påvirkningene respondentene oppgir? Svarene satt i sammenheng med bruk av sikkerhetsbelte og total risikovurdering

Svarene som respondentene har avgitt i spørsmål nr. 14 kan være falske positive eller ikke utgjøre signifikante forskjeller i gjennomsnittlig bruk av sikkerhetsbelte sammenlignet med de øvrige respondentene. Det ble derfor utført korrelasjoner mellom disse svarene og generell bruk av sikkerhetsbelte, samt total risikovurdering. For spørsmålsledd 14\_1 ble det ikke gjort noen signifikante funn. Derimot er det signifikante verdier for variablene som presenteres i tabellen nedenfor.

	8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss	Total risikovurdering
14_3 Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året	0,203**	0,169*
14_4 Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss	0,262**	

\*\* p < .001 (2-halet), \* p < .005 (2-halet).

Tabell 5.18 – Korrelasjonskoeffisienter for medias påvirkninger, generell bruk av sikkerhetsbelte i buss og total risikovurdering.

For hvert av spørsmålsleddene 14\_3 og 14\_4 ble det konstruert dummyvariabler for hver svarkategori, med "nei" (dvs. har ikke lest, sett eller hørt om noen av temaene) som referansekategori. En stegvis multippel regresjon ble utført med "generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" som avhengig variabel. Målet med regresjonsanalysen var å finne ut hvilke av svarkategoriene som med størst statistisk sikkerhet kan forklare variasjonen i beltebruken. Ut fra regresjonsanalysen vil det også være mulig å få en pekepinn på om det er mange falske positive. Dersom det er mange vil nemlig svarkategorien "stor påvirkning" ikke henge sammen med bruken av sikkerhetsbelte.

På trinn 1 i regresjonsmodellen ble det funnet én variabel med signifikante verdier, nemlig "14\_3 Stor påvirkning". Regresjonskoeffisienten er positiv og signifikant på 1%-nivået. Denne variabelen forblir signifikant på trinn 2 også,



men da på et 5% signifikansnivå (sig. = 0,033; t = 2,147). Regresjonskoeffisienten synker til 0,950. Variabelen "14\_4 Noe påvirkning" som er blant dummyvariablene som legges til på dette trinnet har også signifikans på 5%-nivået (sig. = 0,012; t = 2,544). Regresjonskoeffisienten for denne er 0,692. Modellen forklarer på 8,1% av variasjonen på trinn 1, mens den totalt forklarer 12 % når dummyvariablene tilhørende spørsmål 14\_4 har blitt lagt til. Svarkategorien "14\_3 Stor påvirkning" kontrollert for gir dermed størst forklaring av variasjonen i generell bruk av sikkerhetsbelte i buss. Kategorien "14\_4 Noe påvirkning" forklarer også noe av variasjonen, men ikke like mye. Regresjonskoeffisientene viser at begge variablene gir en økning i bruk av sikkerhetsbelte, men "14\_3 Stor påvirkning" gir størst økning i forhold til referansekategorien.

En multipl regressjon ble utført der den avhengige variabelen var "total risikovurdering", der de uavhengige variablene var ulike svarkategorier for spørsmålsledd 14\_3. De som har svart "nei" ble brukt som referansekategori. Dette ble gjort for å teste om korrelasjonen som vises øverst til høyre i tabell 5.15 virkelig gir en signifikant sammenheng mellom 14\_3 og total risikovurdering. Regresjonsanalysen avdekket ingen signifikante verdier. Samme prosedyre ble gjort med "risikovurdering for buss" som avhengig variabel, for å se om risikovurderingen for buss alene kunne være påvirket av svarene på spørsmålsledd 14\_3. Det eneste som ble funnet er en signifikant lavere risikovurdering blant dem som har svart "ingen påvirkning". Regresjonskoeffisienten for denne variabelen er -0,339 med et 5% signifikansnivå (sig. = 0,035; t = -2,123).

## **5.7 Holdninger til myndighetene, sikkerhetstiltak generelt og sikkerhetsbelter i buss**

Svarprosenten er høy for alle leddene i spørsmål nr. 15 som dreier seg om busspassasjerenes holdninger til myndigheter, sikkerhetstiltak og sikkerhetsbelte i buss. Den varierer fra 98,7% til 99,6%. Vedlegg 9 viser

frekvenser og beskrivelser av svarene avgitt for hvert spørsmålsledd. Svaralternativet "verken/eller" er ikke vektlagt.

### *5.7.1 Oppsummering basert på frekvenser*

Påstander som skiller seg ut fra de andre ved å ha oppnådd en høy andel delvis eller svært enige, er 15\_1, 15\_2, 15\_4, 15\_5, 15\_6 og 15\_8. Av disse handler 15\_1, 15\_2 og 15\_8 om holdninger til myndighetsintervensjon og sikkerhetstiltak. Leddene 15\_5 og 15\_6 dreier seg om sanksjoner og håndhevelse av påbudet, mens 15\_4 går på trygghetsfølelse ved bruk av sikkerhetsbelte.

## **5.8 Faktoranalyser**

Ut i fra svarfrekvensene i spørsmål nr. 11, 12 og 15, samt analysene av spørsmål nr. 11 og 12, ser det ut til at noen tema skiller seg ut. Spesielt gjelder det tema som handler om trygghet, autoriteter eller myndighetsintervensjon og sanksjoner eller frykt for å bli oppdaget.

Ved hjelp av først å utføre korrelasjoner og deretter faktoranalyser, ble flere indekser dannet. To av variablene var formulert med motsatte ladninger for å skape variasjon i påstandenes retninger. Disse ble omkodet slik at svarene fikk motsatt verdier. Kun to av faktorene bestod reliabilitetstesten, Chronbachs alpha. Faktor 2 ble forsøkt splittet opp til to forskjellige faktorer, "trygghetsfølelse" og "holdninger til myndighetsintervensjon", men fikk da for lav alpha-verdi. Siden de inneholdt færre enn 10 variabler og den gjennomsnittlig "inter-item" korrelasjon var tilstrekkelig høy, ble denne brukt i stedet for Chronbachs alpha-koeffisienten. Faktor 2 ble dermed gjort om til faktor 2 og 3, slik tabellen nedenfor viser.

Faktorer konstruert av variabler i spørsmål nummer 11, 12 og 15	
<p><b>Faktor 1: Sanksjoner og risiko for å bli oppdaget</b></p> <p>11_1 Jeg er redd for å få bot  12_1 Jeg har aldri opplevd å få bot/advarsel for ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss  12_2 Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett  12_3 Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser</p>	<p><b>Chronbachs alpha: 0,731</b></p>
<p><b>Faktor 2: Trygghetsfølelse</b></p> <p>11_2 Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det  11_6 Jeg er redd for å bli skadd i en ulykke  12_4 (omkodet) Risikoen for å havne i en ulykke er så liten at den kan jeg leve med  15_4 Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere  15_8 Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag</p>	<p><b>"Inter-item" korrelasjon: 0,256</b></p>
<p><b>Faktor 3 Holdninger til myndighetsintervensjon</b></p> <p>15_1 Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikk sikkerhet  15_2 Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko som bl.a. påbud om sikkerhetsbelter i buss  15_3 (omkodet) Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige  15_5 Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss</p>	<p><b>"Inter-item" korrelasjon: 0,320</b></p>

Tabell 5.19 – Faktor 1, 2 og 3 med sine indekser, alpha-verdi og "inter-item" korrelasjon.

De ble funnet signifikante korrelasjoner mellom de tre faktorene (tabell 5.20). For å finne ut om sammenhengene virkelig fins, og hvordan den opptrer, ble det gjort to lineære regresjonsanalyser.

	<b>Faktor 2</b>	<b>Faktor 3</b>
	<b>Trygghetsfølelse</b>	<b>Holdninger til myndighetsintervensjon</b>
<b>Faktor 1</b>	-0.284**	-
<b>Sanksjoner og risiko for å bli oppdaget</b>		
<b>Faktor 2</b>	-	.332**
<b>Trygghetsfølelse</b>		

\*\* p < .001 (2-halet).

Tabell 5.20 – Korrelasjonskoeffisienter for faktor 1, 2 og 3.

I den første regresjonen var faktor 1 den avhengige variabelen, mens faktor 2 utgjorde den uavhengige. Modellen gir 8,1% forklart varians.

Regresjonskoeffisienten for faktor 2 er -0,359 og signifikant på 1%-nivået (sig. = 0,003; t = -3,050). Det vil si at jo sterkere respondentene hevder å bli påvirket til ikke å bruke sikkerhetsbelte av lave sanksjoner og lav risiko for å bli oppdaget, desto lavere vektlegger de trygghetsfølelse.

Den andre regresjonen ble utført med faktor 3 som avhengig variabel og faktor 2 som uavhengig. Forklart varians for modellen er 11%. Regresjonskoeffisienten til faktor 2 er 0,309 og signifikant på 1%-nivået (sig. = 0,000; t = 3,639). Dette indikerer at jo mer positive holdninger respondentene har til myndighetsintervensjon, desto sterkere vektlegger de trygghetsfølelse.

For hver av faktorene ble det utført korrelasjoner med variabler som anses å være aktuelle for besvarelsen av problemstillingen. De signifikante resultatene (tabell 5.21) ble tatt videre til regresjonsanalyser og signifikanstesting, slik de neste kapitlene beskriver.

Variabler	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3
	Sanksjoner og risiko for å bli oppdaget	Trygghetsfølelse	Holdninger til myndighetsintervensjon
2. Kjønn		.213*	.258**
5. Helse/sosial/politi/forsvar			.147*
5. Olje/gass/maritim			-.222**
8. Grad av generell bruk av sikkerhetsbelte i buss	-.286**	.503**	.315**
9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?			.252**
Total risikovurdering			.184**

\*\* p < .001 (2-halet), \* p < .005 (2-halet).

Tabell 5.21 – Korrelasjonskoeffisienter for faktor 1 og 2, kjønn, bruk av sikkerhetsbelte og total risikovurdering.

### 5.8.1 Variablenes sammenheng med faktor 1: sanksjoner og risiko for å bli oppdaget

Grad av generell bruk av sikkerhetsbelte i buss korrelerer med faktor 1. En lineær regresjonsanalyse viser at hver økning i bruk av sikkerhetsbelte gir en nedgang i regresjonskoeffisienten som er -0,847. Signifikansnivået er (sig. = 0,002; t = -3,131), og modellen gir 8,2% forklart varians. Det vil si at jo sjeldnere passasjerene bruker sikkerhetsbelte, desto mer blir deres mangelfulle beltebruk påvirket av at sanksjoner og risiko for å bli oppdaget er lave. I motsatt fall, jo oftere passasjerene bruker sikkerhetsbelte, desto mindre blir mangelfull bruk påvirket av lave sanksjoner og risiko for å bli tatt.

### 5.8.2 Variablenes sammenheng med faktor 2: trygghetsfølelse

Med faktor 2 korrelerer to variabler. En stegvis multippel regresjon utført. Modellen gir 4,5 % forklart varians på trinn 1, der variabelen "kjønn" har en positiv regresjonskoeffisient og 5% signifikansnivå. På trinn 2 mister variabelen signifikans, mens variabelen "generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" har et signifikansnivå på 1% (sig. = 0,000; t = 5,588). Regresjonskoeffisienten for denne er 1,123, og indikerer at de som i større grad bruker sikkerhetsbelte vektlegger trygghetsfølelse mer enn de som i mindre grad bruker belte. Grad av beltebruk

forklarer mye av variasjonen i faktor 2 – modellen gir 26,3% forklart varians på trinn 2.

### *5.8.3 Variablenes sammenheng med faktor 3: holdninger til myndighetsintervensjon*

Seks variabler samvarierer med faktor 3. En stegvis multippel regresjon ble utført med faktor 3 som avhengig variabel.

Variablene "kjønn" og "generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" har 1% signifikansnivå på trinn 1, 2 og 3. Regresjonskoeffisientene er positive for begge, men høyest for "kjønn". De endres stil 5% signifikansnivå på trinn 4 når "total risikovurdering" legges til. På det femte og siste trinnet blir yrkesgruppene lagt til. Det gjør at "kjønn" mister sin statistiske signifikans, mens "generell bruk av sikkerhetsbelte i buss" får signifikans på 1%-nivået (sig. = 0,010; t = 2,611) og regresjonskoeffisienten er 0,473. "Olje/gass/maritim" har 5% signifikansnivå (sig. = 0,019; t = -2,368) og en regresjonskoeffisient på -1,550.

Regresjonsmodellen gir 17,5% forklart varians.

Resultater viser at når de andre variablene blir kontrollert for, har de som tilhører yrkesgruppen olje/gass/maritim en tendens til å ha mer negative holdninger til myndighetsintervensjon enn de andre yrkesgruppene. Siden variabelen "kjønn" er statistisk signifikant på alle de andre trinnene, ble kjønnsfordelingen for kategorien "olje/gass/maritim" sjekket. Det viste seg at 22 menn og 2 kvinner tilhører denne kategorien. En ny stegvis multippel regresjonsanalyse der yrkesgruppene ble utelatt viser at "kjønn" har et 5% signifikansnivå (sig. = 0,014; t = 2,485) på det siste trinnet. Variabelen har en regresjonskoeffisient på 1,025. Dermed ser det ut til kvinner og de som i større grad bruker sikkerhetsbelte i buss tenderer til å ha mer positive holdninger til myndighetsintervensjon. Ansatte i bransjen olje/gass/maritim tenderer til å ha mer negative holdninger til myndighetsintervensjon simpelthen fordi menn er overrepresentert i denne gruppen.

## **5.10 Oppsummering**

Gjennomgangen av resultatene fra spørreundersøkelsen skaper et grunnlag for å kunne besvare forskningsspørsmålene som ble formulert i kapittel 3.7, og dernest komme fram til en konklusjon på problemstillingen. Flere tema er beskrevet i dette kapitlet – deriblant bruk av sikkerhetsbelte, hva som gjør at folk bruker eller ikke buker det og hvordan respondentene vurderer risikoen ved ulike transportmidler. Alt dette berører forskningsspørsmålene og problemstillingen. I tillegg har demografiske faktorer som muligens påvirker risikovurdering og bruk av sikkerhetsbelte blitt utredet. Mange av de temaene som kommer fram i resultatene har også med risikopersepsjon å gjøre. I neste kapittel vil resultatene bli drøftet i lys av teoriene som er omtalt i kapittel 3.

## 6 Drøfting av resultatene

Resultatene fra forrige kapittel vil her bli drøftet og satt i sammenheng med hva som kan påvirke folks opplevelse og forståelse av risiko, demografiske aspekter og faktorer som kan bidra til å opprettholde eller endre risikoatferd. Dette er de mer konkrete faktorene som ble beskrevet i teorikapitlene 3.4-3.6. Underveis vil de teoretiske perspektivene som ble omtalt i kapittel 3.2-3.3 bli brukt i drøftingen tilknyttet resultatene. Avslutningsvis blir behovet for videre forskning tatt i betraktning, samt hva som kan være interessant å forske videre på.

### 6.1 Hva påvirker busspassasjerenes opplevelse og forståelse av risiko?

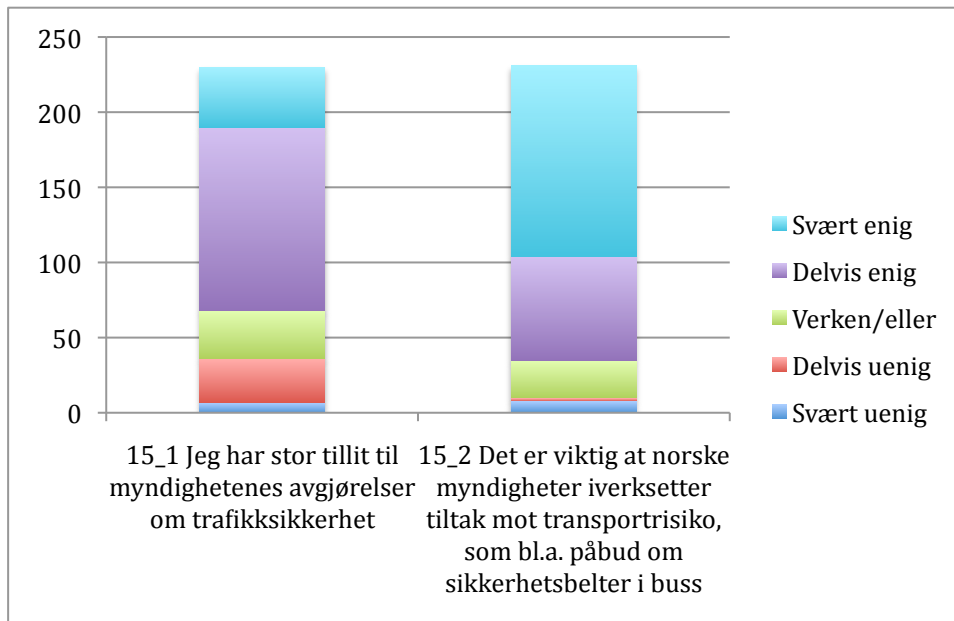
I teorikapitlet belyses ulike faktorer som i tidligere forskning har vist seg å være essensielle for folks opplevelse og forståelse av risiko. Resultatene fra undersøkelsen blir i de følgende delkapitlene drøftet i lys av disse faktorene.

#### 6.1.1 Tillit til institusjoner

Den institusjonen som i hovedsak driver med risikostyring når det gjelder trafikkikkerhet er norske myndigheter; vegdirektoratet og Statens vegvesen. Også uavhengige organer som Trygg Trafikk og NHO Transport har innvirkning på risikostyringen.

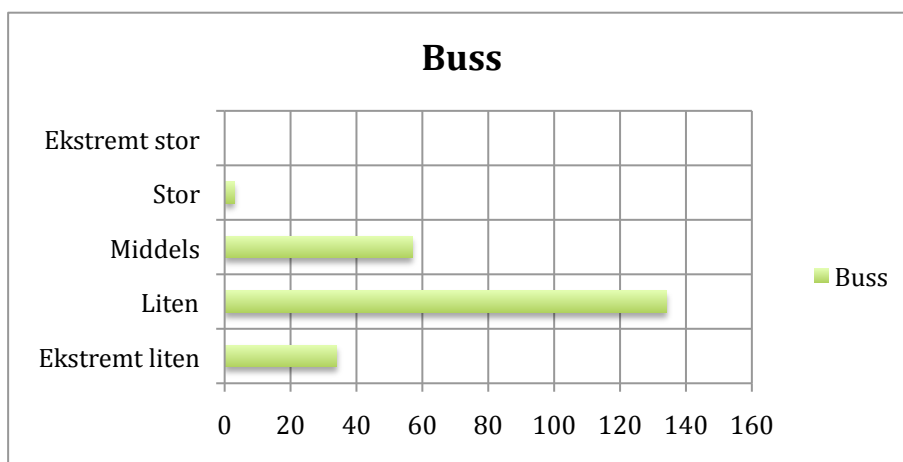
Trenden i resultatene er at de fleste respondentene både har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikkikkerhet og mener det er viktig med myndighetsintervensjon når det gjelder trafikkikkerhet (figur 6.1). Til og med påstanden om at det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om bruk av sikkerhetsbelte i buss har fått flere enige enn uenige svar. Faktor 3 – holdninger til myndighetsintervensjon – sier også noe busspassasjerenes generelle tillit til myndighetene. Verdiene for denne faktoren ligger mellom 5 og 20, med en median- og gjennomsnittsverdi på 15. Dermed bekreftes den høye tilliten til myndighetene ytterligere av faktor 3.





Figur 6.1 – Svarfrekvenser for spørsmålsledd 15\_1 og 15\_2.

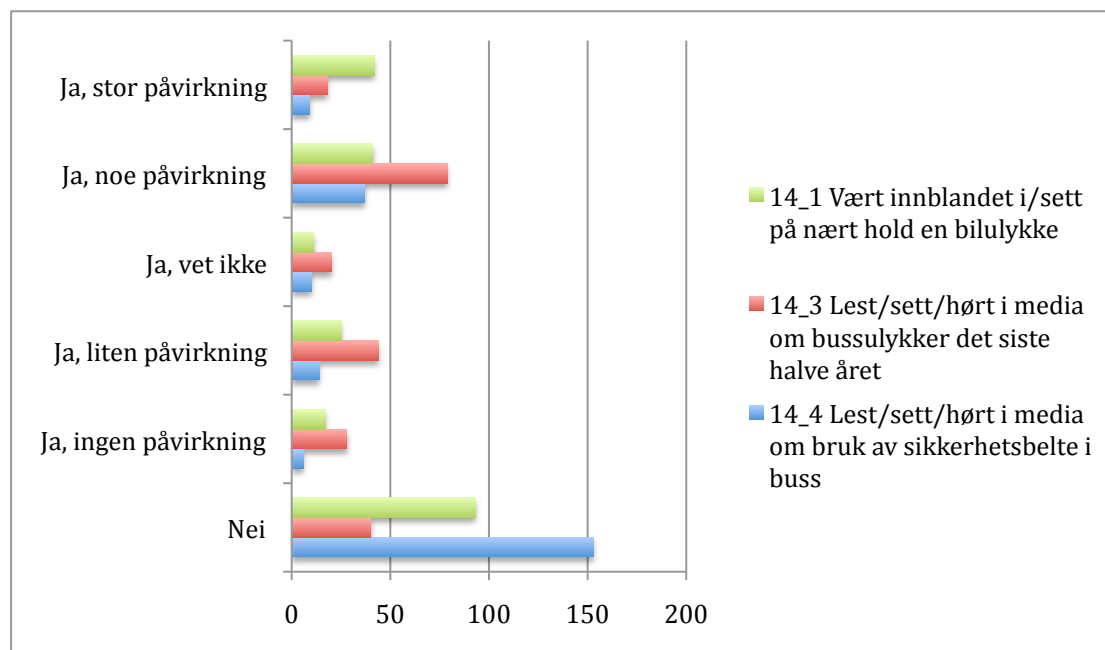
I følge Renn (2008) vil en slik tillit til myndighetsinstitusjoner kompensere for en eventuell negativ risikopersepsjon. Busspassasjerene vil i stor grad lene seg til de avgjørelsene myndighetene gjør og la være å søke personlig kontroll over risikoen. Dette stemmer godt overens med hvordan respondentene har vurdert risikoen ved å reise kollektivt med buss (figur 6.2). Dersom det hadde vært slik at myndighetene hadde lav kredibilitet hos busspassasjerene, ville risikoen i følge Renn (2008) blitt vurdert høyere.



Figur 6.2 – Vurdering av risiko forbundet med bussreiser.

### 6.1.2 Medias påvirkning av beltebruk

Ett av temaene i undersøkelsen dreier seg om hva medias påvirkning har å si for bruk av sikkerhetsbelter i buss. Dette gjelder spørsmålsleddene 14\_3 og 14\_4 (figur 6.3)



Figur 6.3 – Frekvensfordeling for grad av medias påvirkning av beltebruk.

Resultatene viser at svært få har lest, sett eller hørt noe i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss. Mer enn dobbelt så mange har derimot lest, sett eller hørt om bussulykker det siste halve året. Denne trenden er i tråd med hvordan media oftest framstiller sine reportasjer. Store og sjeldne ulykker får ofte et større fokus enn sikkerhetstiltak på det jevne (Renn, 2008).

Av de som på en eller annen måte har blitt eksponert for de to temaene i media, har flertallet svart at det i varierende grad har påvirket dem til å bruke eller øke bruken av sikkerhetsbelte i buss. Regresjonsanalysen i kapittel 5.6.2 bekrefter at det er sammenhenger mellom økt bruk av sikkerhetsbelte og kategoriene "14\_3 Stor påvirkning" og "14\_4 Noe påvirkning". Derimot viser resultatene få sammenhenger mellom medias påvirkning og respondentenes totale risikovurdering. Bare de som har svart at medias oppslag om bussulykker ikke

har hatt noen påvirkning for deres beltebruk, har en lavere total risikovurdering enn de andre.

Renn (2008) hevder at media styrer fokus mot hendelser, og ikke mot kontinuerlig utvikling. Det er derfor naturlig å forvente at det folk får med seg i media om bussulykker vil gjøre et større inntrykk enn det som blir sagt om bruk av sikkerhetsbelte i buss – forutsatt at det ikke har vært et eksepsjonelt stort fokus på bruk av sikkerhetsbelter i forbindelse med bussulykker. Medias fokus på bruk av sikkerhetsbelter i buss er trolig mangelfull ettersom veldig få respondenter har fått med seg noe om det.

”The social amplification of risk framework” (SARF), kan bidra til å forklare hvordan media og tillit til institusjoner påvirker folks risikopersepsjon. Man kan anta at grunnen til at så mange hadde hørt om bussulykker i media er en virkning av Lavangsdalen-ulykken i Troms som skjedde mindre enn tre måneder før undersøkelsen fant sted (jf. kap. 1). Mediadekningen var stor og varte en stund. Den kan i realiteten ha gitt sekundære virkninger i form av økt oppmerksomhet mot slike ulykker og mer påpasselighet med å ivareta egen sikkerhet ved bussreiser – i hvert fall for en periode. Ringvirkningene etter en slik hendelse kan spre sosial og politisk innflytelse, og forsterke eller dempe positive endringer for risikoreduksjon (Renn, 2008). Én bussulykke er kanskje ikke nok til at det blir gjort store endringer. Likevel; ulykken som antas å ha påvirket respondentene gjorde at det ble satt fokus på den aktuelle veistrekningens sikkerhet i form av oppstart av fartsmålinger (Bladet Vesterålen, 2011). Media fokuserte også på at bruk av sikkerhetsbelter kunne gjort skadene mindre, men denne oppmerksomheten var ikke rettet mot konkrete tiltak for å øke bruken av sikkerhetsbelter (NRK, 2011). Som nevnt i kapittel 6.1.1 viser respondentene stor tillit til myndighetene. Et krav om bedre sikkerhetstiltak i form av økt beltebruk, eller såkalte ringvirkninger (Kasperson m.fl., 1988), vil sannsynligvis ikke utgjøre et særlig stort press på myndighetene fra busspassasjerene siden de fleste stoler på at denne institusjonen har ting under kontroll.

### *6.1.3 Psykologiske og sosiale faktorer som påvirker hvordan folk bearbeider risikoinformasjon*

De mentale snarveiene, eller intuitive heuristikkene, som omtales i kapitlet om følelser og risikopersepsjon (kap. 3.2.3), kan påvirke hvordan folk bearbeider informasjon om risiko. Undersøkelsen avdekker ingen direkte sammenhenger som tilsier at busspassasjerene benytter seg av slike tommelfingerregler. Den gir likevel indikasjoner på at både affektheuristikker og skjev- eller feilvurderinger (bias) muligens gjør seg gjeldende for noen.

Det omvendte forholdet mellom opplevd risiko og opplevd nytte er relatert til folks affektive vurdering av en fare (Alkhami og Slovic, 1994, referert i Slovic, 2009; Finuance m.fl., 2000). Busspassasjerenes opplevde nytte ved å bruke buss som transportmiddel ble ikke målt i undersøkelsen, men det kan antas at de fleste opplever nytte i form av mobilitet, økonomisk eller miljømessig nytte. Risikoen for buss ble vurdert til å være lav, og det samme gjelder for de andre kollektive transportmidlene. Det trengs imidlertid mer forskning for å kunne avdekke om det virkelig fins en slik sammenheng mellom risikovurdering og opplevd nytte ved kollektivtransport.

Grafene i figur 6.3 i forrige delkapittel viser svarfrekvensene for spørsmålsledd 14\_1, 14\_3 og 14\_4. Forutsatt at respondentene har gitt oppriktige svar, kan de intuitive heuristikkene "representativitet" og "tilgjengelig i minne" ha gjort seg gjeldende. Den grønne grafen (figur 6.3) viser svarfrekvensene for spørsmålsledd 14\_1. Det å ha opplevd en bilulykke vil kunne forårsake at man blir mer påpasselig med å bruke sikkerhetsbelte. Man lærer av erfaringer, og bruker såkalte affektheuristikker som på mange måter er fornuftige basert på konteksten og beslutningstakerens verdier (Finuance m.fl., 2000; Renn, 2008). På en annen side vil det i noen tilfeller kunne føre til såkalte skjev- eller feilvurderinger (bias), som er avvik på vanlig "sunn fornuft"-resonnering (Renn, 2008). Det å ha personlig erfart en bilulykke vil da gi feilvurderinger basert på representativitet, og hendelsen vurderes mer typisk enn informasjon basert på faktiske hendelsesfrekvenser. Representativitet stiller imidlertid ikke særlig

sterkt i resultatene, siden det ikke finnes korrelasjoner mellom den påvirkningen respondentene har oppgitt (økt bruk av sikkerhetsbelte i buss etter opplevd bilulykke) og den generelle og faktiske beltebruken.

Som nevnt kan svarene også ha blitt påvirket av vurderingsskjevheten "tilgjengelig i minne". Bussulykker som får fokus i media vil kunne bli hendelser man ofte tenker på og vet at har blitt realisert. Det samme gjelder medias framstillinger av bruk av sikkerhetsbelter i forbindelse med ulykker, hvor disse kan ha gjort et sterkt inntrykk på den enkelte. Hendelsene vil, i henhold til det Renn (2008) hevder, vurderes som mer sannsynlige enn hendelser som er av mindre personlig betydning. Denne vurderingsskjevheten står sterkere enn representativitet, ettersom det ble påvist at medias påvirkninger gir økt bruk av sikkerhetsbelte i buss.

En annen faktor som kan påvirke hvordan risikoinformasjon bearbeides er tendensen til å tro at ens egen risiko er lavere enn andres (Weinstein, 1987). Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) har eksemplifisert dette med at ulike risikoer ofte vurderes til å være høyest for allmennheten, dernest for familie, mens personlig risiko vurderes mye lavere. Bruken av sikkerhetsbelter i undersøkelsen gir et lignende bilde på et slikt vurderingshierarki. På spørsmålet om hvor ofte respondentene selv bruker sikkerhetsbelte i buss, har 26,7 prosent svart at de alltid bruker det. I stor kontrast til dette har hele 72,2 prosent av de som har barn svart at de alltid sørger for at barna bruker det. Trenden vises også for "aldri"-svarene. 14,7 prosent har svart at de aldri bruker sikkerhetsbelte på seg selv, mens bare 8,3 prosent av foreldrene har svart at de aldri sørger for at barna bruker det.

Selv om tendensen til å bruke sikkerhetsbelte hyppigere på barn enn på seg selv ikke er et direkte mål på risikovurdering, kan det anses som et indirekte mål. Det kommer tydelig fram at respondentene er mer opptatt å ivareta sine barns sikkerhet enn sin egen.

Til en viss grad kan dette også forklares ved hjelp av risikopersepsjonsteorier som dreier seg om sosiokulturelle forhold. Dersom risikopersepsjonen er knyttet til ulike verdisyn, for eksempel samfunnsverdier og -funksjoner (Dake, 1991, referert i Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009), vil folk oppleve risiko i henhold til sine ståsteder som bygger på personlighet, offentlige normer og sosial struktur (Backer-Grøndahl & Fyhri, 2009). Det å ville beskytte sine barn mer enn seg selv kan være forsterket av sosiale og offentlige normer som generelt oppfordrer til at barn som ikke kan beskytte seg selv skal beskyttes av de voksne.

#### *6.1.4 Faktorer som påvirker hvordan vi bedømmer størrelse på risiko*

Risikoen forbundet med bussreiser ble vurdert av respondentene til å være liten. Å reise med buss er for de aller fleste en frivillig aktivitet, og risikovurderingen kan derfor settes i sammenheng med det mange forskere har konkludert med; at folk viser større aksept for risiko hvis de utsetter seg for den frivillig enn dersom de påføres den ufrivillig (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003; Sjöberg, Moen & Rundmo, 2004; Slovic, 2009).

Det samme kan sies om kjennskap til risikokilden og konsekvensene av denne. Dersom risikokilden er transportmidlet buss, med de trafikkfarene det innebærer, er både risikokilden og eventuelle konsekvenser av en ulykke noe folk flest kjenner til. I tillegg har bussreisen klare nytteverdier. Forskere mener at risikokilder i denne kategorien blir vurdert til å ha lavere risiko enn dersom de er ukjente, har ukjente konsekvenser og diffuse nytteverdier (Covello & Sandman, 2001; Boyesen, 2003). Dette stemmer godt overens med den risikovurderingen respondentene har gjort.

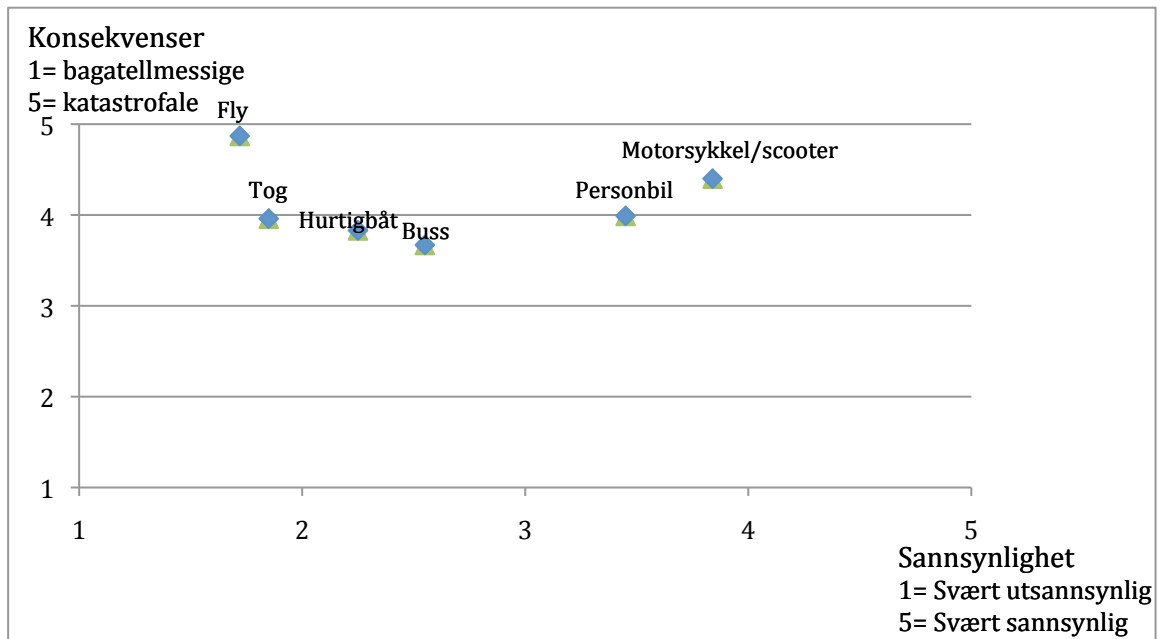
Opplevd katastrofepotensial i form av liv som går tapt virker også inn på risikobedømmelsen (Wilson, 1975 referert i Slovic m.fl., 1980). Når det gjelder buss kan en ulykke komme til å kreve mange liv, og skadepotensialet er stort selv om det sjelden skjer fatale bussulykker (Trygg Trafikk, 2006; Samferdselsdepartementet, 2010). På en annen side er det samtidig store muligheter for å overleve en bussulykke. I tillegg forekommer slike ulykker som det Slovic og Weber (2002) kaller en velkjent, velforstått og selvbegrensende

prosess. De forekommer i et velkjent system der det er forventet at de fra tid til annen vil for komme, og risikoen vil dermed oppleves lavere (Slovic & Weber, 2002; Boyesen, 2003). At risiko forbundet med buss vurderes som liten er derfor ikke overraskende sett i sammenheng med opplevd katastrofepotensial. Det som derimot er overraskende er at flyrisiko vurderes som svært lav. I henhold til det som står i litteraturen om katastrofepotensiale (Wilson, 1975 referert i Slovic m.fl., 1980; Slovic og Weber, 2002) skulle risikoen forbundet med fly vært vurdert høyere. Ved flyulykker er konsekvensene oftest omfattende og fatale, og sjansen for å overleve er liten.

En bussulykke vil både kunne observeres og ramme brått. I følge Boyesen (2003) vil slike trusler oppleves som farligere enn en trussel som rammer over tid. Det er vanskelig å drøfte respondentenes vurdering av risikovurdering i forhold til dette siden de vurderte ulike transportmidler i forhold til hverandre. De ble ikke bedt om å sammenligne dem med trusler som rammer over tid, og det fins dermed ikke et sammenligningsgrunnlag.

Siste del av kapittel 6.1.3 diskuterte resultater som viser at respondentene oftere bruker sikkerhetsbelte på sine barn enn på seg selv. De samme resultatene kan knyttes til forskning som viser at hvis risikoen kan ramme svake og utsatte grupper som for eksempel barn, er folk villige til å satse mer på å minske risikoen enn om det gjelder voksne (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003).

I undersøkelsen rangerte busspassasjerene ulike transportmidler i forhold til hverandre, basert på sannsynlighet, konsekvenser og risiko. Dette gir transportmidlenes en slags risikoprofil, på samme måte som det psykometriske paradigmet plasserer ulike farer i henhold til for eksempel frykt og kjennskap til risikokilden. Figuren nedenfor viser hvordan respondentenes vurderinger plasserer transportmidlene i forhold til hverandre basert på sannsynlighet og konsekvenser. Det ble ikke funnet sammenhenger mellom den totale risikovurderingen og bruk av sikkerhetsbelte i buss. En mulig grunn for dette er at svarene er så homogene at de ikke gir signifikante forskjeller.



Figur 6.4 – Forholdet mellom sannsynligheten for personskade og konsekvenser ved en eventuell ulykke for de ulike transportmidlene.

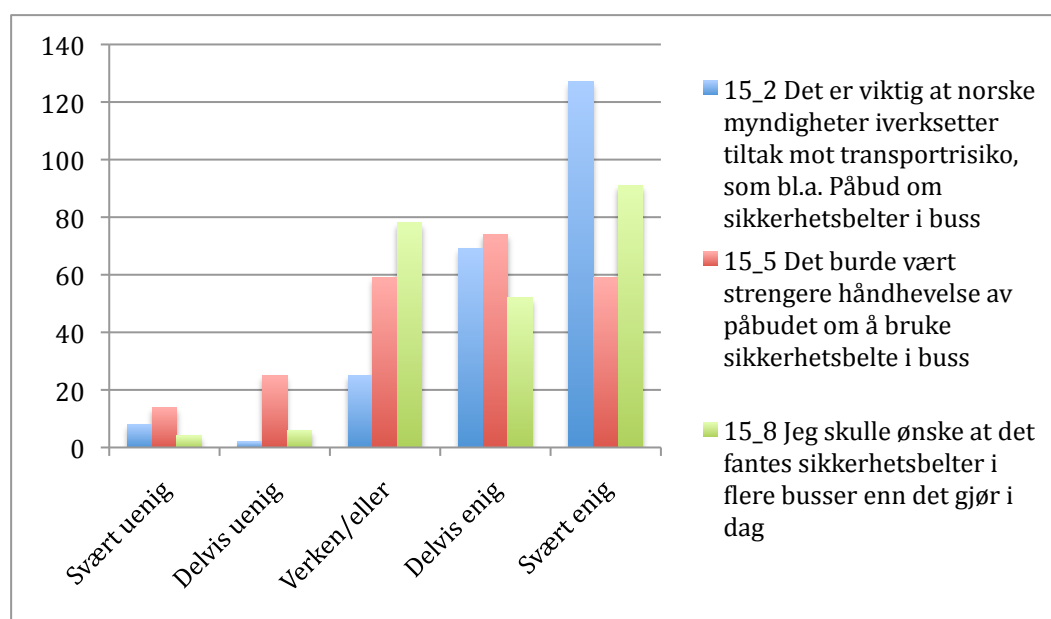
Vi kan anta at de som gjorde vurderingene ikke er eksperter på transportsikkerhet, men vanlige lekfolk. Forskning innen det psykometriske paradigmet har vist at eksperter vurderer risiko basert på tekniske estimater, mens lekfolk i tillegg blir påvirket av blant annet katastrofepotensial (Slovic m.fl., 1980). Dette motstrider funnene i undersøkelsen. Busspassasjerenes risikovurderinger ligger tett opp til sannsynlighetsvurderingene, og ikke til konsekvensene som utgjør katastrofepotensialet. Vurderingene tyder på at respondentene påvirkes mer av hva de vet om sannsynligheter enn frykten for alvorlige konsekvenser. Risikoprofilene som dannes ligner mer på det man kan forvente av eksperters risikovurderinger (Sjöberg, 1999; Slovic, 2009).

Slovics studier har avdekket en avstand mellom opplevde og ønskede risikonivåer, samtidig som folk aksepterer høy risiko dersom den gir store fordeler (Slovic, 2009). Riktignok er risikoen ved buss som transportmiddel ikke vurdert særlig høy. Likevel gir busspassasjerene svar som i stor grad gir inntrykk av at de ønsker å forebygge konsekvenser og øke bruken av sikkerhetsbelte. Dette kan videre tolkes dit hen at de ønsker et lavere risikonivå enn de opplever at det er.



### 6.1.5 Hva må til for at folk skal ville forebygge risiko – sannsynlighet eller konsekvens?

Busspassasjerenes vurderinger av risikoen tilknyttet ulike transportmidler henger tett sammen med vurderingene av sannsynlighet. Resultatene viser at det også er en sammenheng med konsekvensvurderinger, men i langt mindre grad enn sannsynlighetsvurderingene. Sjöberg (1999) mener at opplevd risiko bestemmes av sannsynligheten for skade, mens krav om risikoforebygging henger tettere sammen med forventede konsekvenser. Når det gjelder buss er sannsynligheten for skade lav, og tilsier at den opplevde risikoen også er lav. Konsekvensene kan derimot være store dersom en ulykke skulle skje (Trygg Trafikk, 2006; Samferdselsdepartementet, 2010), og vil i henhold til det Sjöberg sier gi et mer framtrødende ønske om å forebygge. Resultatene fra spørreundersøkelsen ligner veldig på det Sjöberg har konkludert med. Risiko og sannsynlighet ble vurdert relativt lavt for buss, mens konsekvensene ble vurdert til å være alvorlige. Tre av påstandene i spørsmål nummer 15 handler om tiltak mot transportrisiko og ulykkesforebygging i form av sikkerhetsbelter i buss. Ser man på frekvensfordelingen for disse påstandene (figur 6.5; se også vedlegg 9), har en overvekt av respondentene svart at de er delvis eller svært enige. Oppsummert vurderer de fleste busspassasjerene sannsynligheter og risiko til å være lave, og har positive holdninger til forebygging av risikoen.



Figur 6.5 – Frekvensfordelinger for de tre påstandene 15\_2, 15\_5 og 15\_8.

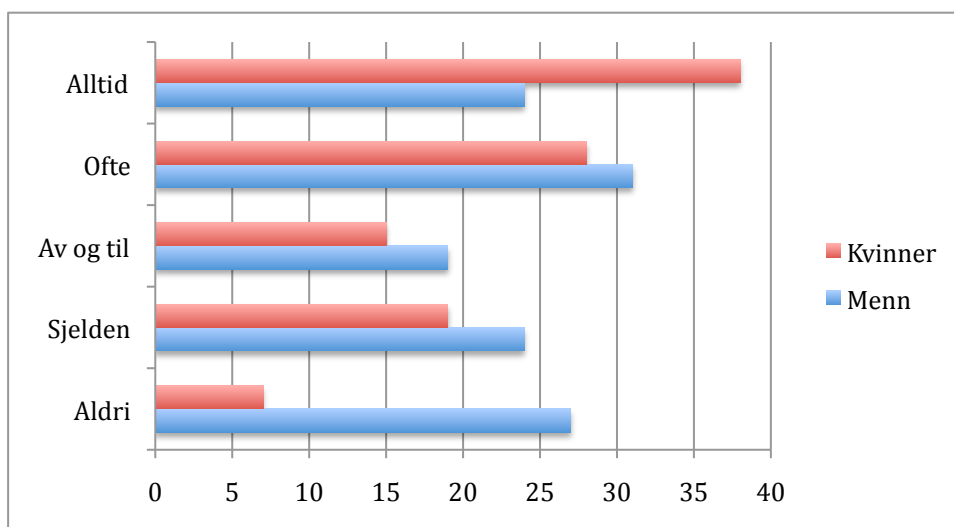
## 6.2 Demografiske aspekter – hvilke forskjeller gir de?

Et av kapitlene i teoridelen handler om hvilke forskjeller demografiske faktorer kan gi for risikopersepsjon. Undersøkelsen bekrefter at det også fins slike forskjeller blant busspassasjerene. I delkapitlene nedenfor blir resultatene fra undersøkelsen drøftet med hensyn til kjønn, alder, utdanning og yrke.

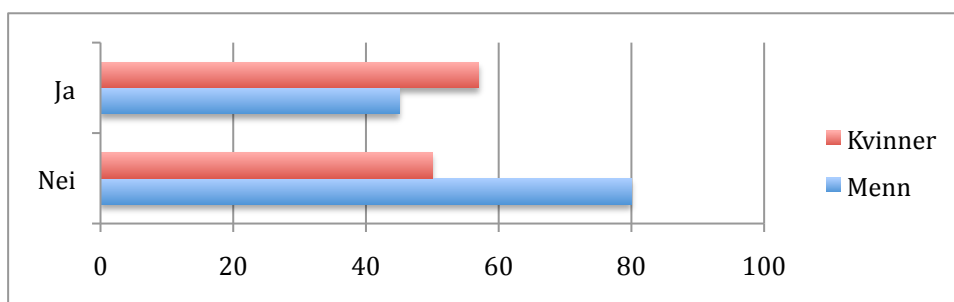
### 6.2.1 Kjønnforskjeller

”Kjønn” er den demografiske variabelen som ser ut til å ha størst innvirkning på busspassasjerenes risikopersepsjon. Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) skiller mellom generell og personlig risiko, og hevder at kjønnforskjellene kun gjør seg gjeldende når det er snakk om vurdering av generell risiko. I spørreskjemaet er det kun ett spørsmål som dreier seg om *andres risiko*. Det gjelder den indirekte vurderingen av barnas risiko i spørsmålet om hvorvidt foreldre sørger for at barna bruker sikkerhetsbelte ved bussreiser. I likhet med det tidligere forskning viser (Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003; Flynn m.fl., 1994; Slovic, 1997), er det kvinnene som vurderer risikoen til å være høyest, mens menn vurderer den til å være en del lavere. Dette vises ved at de kvinnelige busspassasjerene i mye større grad enn menn sørger for at barn bruker sikkerhetsbelter. Variabelen ”kjønn” står også sterkest i forhold til de andre variablene når det gjelder å forklare variasjonen i bruken av belter på barn.

Et annet indirekte spørsmål om risikovurdering dreier seg om *personlig risiko*. Busspassasjerenes egen bruk av sikkerhetsbelte skulle oppgis; både i hvilken grad de generelt bruker det, og om de brukte det ved undersøkelsestidspunktet. Begge spørsmålene viser resultater som tilsier at kvinner vurderer personlig risiko høyere enn menn (figur 6.6 og 6.7).



Figur 6.6 – Generell bruk av sikkerhetsbelte for kvinner og menn.



Figur 6.7 – Bruk av sikkerhetsbelte mens undersøkelsen pågikk.

Dersom beltebruk benyttes som et indirekte mål for vurdering av personlig risiko, stemmer ikke resultatet overens med det Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) har kommet fram til om vurdering av personlig risiko. Derimot kan resultatene til en viss grad forklares av det Gustafsons (1998) hevder; at menn og kvinner i tillegg til å oppleve samme risiko forskjellig også opplever ulike risikoer. Å bruke sikkerhetsbelte i buss klassifiseres nok mer som trafikksikring enn helseforebygging. Likevel vil trolig personer som er opptatt av helserisiko også være opptatt av å sikre seg mot ulike fysiske skader. I så fall kan kvinnenes hyppigere beltebruk knyttes til at de i større grad enn menn er opptatt av helserisiko.

En direkte og konkret vurdering av risiko ble gjort da respondentene skulle vurdere risikoen forbundet med ulike transportmidler. Spørsmålet spesifiserer at risikovurderingen skal være basert på personlig risiko, ved å be dem oppgi

hvordan de opplever risikoen når de bruker de ulike transportmidlene. Busspassasjerene har gitt relativt homogene svar; det er liten variasjonsbredde. Totalvurderingen av risiko bekrefter det samme som beltebruken tilsier; kvinner vurderer risikoen en god del høyere enn menn. Siden det også her er det snakk om personlig risiko, kan det stilles tvil til det Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) sier om vurdering av personlig risiko.

Svarene respondentene har avgitt ved påstander som dreier seg om risikopersepsjon ser i noen grad ut til å være påvirket av kjønn. Kvinner sier seg mer enige enn menn i påstandene "jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det (sikkerhetsbelte)", "jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke" og "sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg følger meg tryggere". Én av påstandene ga høyere enighet for menn: "risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med". Denne påstanden er imidlertid formulert omvendt, slik at lave svarverdier indikerer høyere risikovurdering enn høye verdier. Alle disse påstandene inngår i faktor 2, trygghetsfølelse. Faktor 2 får høyere svarverdier blant kvinner enn menn, men det bør likevel nevnes at grad av beltebruk har mer å si for den sammenlagte trygghetsfølelsen en kjønn.

### *6.2.2 Alder og utdanning*

Når det gjelder i hvilken grad respondentene har oppgitt at de bruker sikkerhetsbelte i buss, er det flest i aldersgruppene 11-30 år og 31-51 år som har svart at de aldri bruker det (tabell 5.4, kap. 5.2.1). Flest i aldersgruppen 52-74 år har svart at de alltid bruker det. Alder forklarer imidlertid bare en ubetydelig del av variasjonen i grad av beltebruk. Forskning viser at folk i ulike aldersgrupper opplever risiko forskjellig – unge opplever den lavere enn eldre (Moen, 2008), og at alder har mer å si for kvinner enn menn når det gjelder risikovurdering (Hikes & Viscusi, 2004, referert i Urban & Scasny, n.d.). Datamaterialet fra undersøkelsen viser noen veldig svake tendenser til dette, men siden resultatene ikke er statistisk signifikante kan det ikke konkluderes med at alder har noe å si.

Hikes og Viscusi (2004, referert i Urban & Scasny, n.d.) hevder at velutdannede i samfunnet vurderer risiko mer presist enn andre. Drottz-Sjöberg og Sjöberg (2003) mener at jo høyere utdanning folk har, desto lavere vurderes de fleste risiko, uten at ennå det er påvist noen konkret årsak til denne trenden. Ut i fra tidligere forskning kunne man altså forvente å finne en sammenheng mellom utdanning og bruk av sikkerhetsbelte. Figur 5.6 (i kap. 5.2.1) indikerer at respondenter som har videregående skole som høyeste utdanningsnivå har lav beltebruk, mens de med høgskole eller universitet mer enn fire år bruker sikkerhetsbelte hyppigst. Det ble undersøkt om dette kunne være påvirket av hvem som visste at sikkerhetsbelte er påbudt, men ingen sammenheng ble funnet. Sammenhengen mellom utdanningsnivå og bruk av sikkerhetsbelter lar seg ikke påvise som statistisk signifikant i lineære analyser, men det kan tenkes at sammenhengen faktisk ikke er lineær. Tendensene som vises i grafene (figur 5.6, kap. 5.2.1), henger uansett ikke sammen med resultater fra tidligere forskning (Hikes & Viscusi, 2004, referert i Urban & Scasny, n.d.; Drottz-Sjöberg & Sjöberg, 2003).

### **6.3 Faktorer som kan bidra til å opprettholde eller endre risikoatferd**

#### *6.3.1 Risikoholdninger*

Rohrmann (2008:1) definerer risikoholdninger som folks intensjoner om å evaluere en risikosituasjon på en positiv eller negativ måte, og å handle deretter. Resultatene for spørsmålene som danner faktor 2 viser at flere har en holdning som tilsier at de ikke er særlig risikovillige. De som sjelden eller aldri bruker sikkerhetsbelte vektlegger i mindre grad trygghetsfølelse enn de som ofte eller alltid bruker det. Risikoatferden, som er noe annet enn risikoholdninger, viser derimot andre tendenser: bare 44 prosent av respondentene brukte faktisk sikkerhetsbelte mens undersøkelsen pågikk. Dette til tross for at 79,7 prosent visste at det er påbudt å bruke dem.

Det kan finnes flere forklaringer på dette. Muligens spiller urealistisk optimisme inn (Weinstein, 1987; Weinstein & Klein, 1995; se også kap. 3.4.3). Når risikokilden oppdages blir både positive og negative aspekter vurdert, og

urealistisk optimisme kan utgjøre enten positive eller negative risikoholdninger (Moen, 2008). Holdningene kan tilsi at busspassasjerene har intensjoner om evaluere risikosituasjonen på en viss måte og handle deretter, men når de faktisk handler vurderer de risikoen lavere for seg selv enn for andre. Såkalt "det skjer ikke meg"-tenkning og undervurdering av fare.

En annen forklaring kan være at det for noen oppleves upraktisk å bruke sikkerhetsbelte. Holdningen om at risikoen bør unngås kan da overskygges av at det er praktisk enklere å la være å bruke det. Teorien om risikohomeostase kan bidra til å forklare dette. I følge det Wilde (1998) hevder, vil passasjerene la være å bruke beltene dersom de forventede fordelene ved *ikke* å bruke sikkerhetsbelte er høye og de forventede kostnadene ved *ikke* å bruke det er lave. Fordelene ved ikke å bruke sikkerhetsbelte, for eksempel tidsbesparelse og økt mobilitet, kan være noe flere av respondentene verdsetter. Kostnader ved ikke å bruke sikkerhetsbelte, for eksempel konsekvenser av å bli tatt, ble i undersøkelsen vurdert som lave. Wildes teori tilsier også at dersom de forventede kostnadene ved å *bruke* sikkerhetsbelte er høye og de forventede fordelene ved å *bruke* det er lave, vil folk la være å bruke sikkerhetsbelter. Fordeler ved ikke å bruke belte er henholdsvis lave; spesielt dersom signifikante andre ikke er opptatt av å bruke det og man dermed ikke risikerer å miste ansvarlig omdømme. Kostnader ved å benytte sikkerhetsbelte ble av respondentene ikke vurdert som svært høye, men heller ikke svært lave. Et fåtall av respondenter har svart at det er flaut å bruke det. På spørsmålet om bruken er upraktisk eller ubehagelig har imidlertid nesten like mange sagt seg enige som uenige. I følge teorien om risikohomeostase vil busspassasjerenes risikovillighet være avhengig av hvor høy risiko de totalt aksepterer. Atferden justeres slik at det ikke oppstår store forskjeller mellom opplevd risiko og det såkalte "target level" (Wilde, 1998).

Dersom man bekymrer seg mye for at en ulykke skal skje dannes negative assosiasjoner til transportmidlet (Moen, 2008). Imidlertid viser busspassasjerenes risikovurderinger tegn til at det i så fall er kun noen helt få som kan være påvirket av negative assosiasjoner. Bare en brøkdel av utvalget har svart at de vurderer risikoen ved bussreiser til å være stor. I motsetning til

dette er variabelen "jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke" sterkt medvirkende til at passasjerer velger å benytte sikkerhetsbelte. Det er derfor noe motstridende resultater mellom bekymring og negative assosiasjoner. Undersøkelsens avgrensninger har gjort at bekymring ikke er tilstrekkelig utforsket, og grunnlaget for å trekke konklusjoner om bekymringers rolle vurderes til å være for svakt.

### *6.3.2 Negative holdninger til regler*

Moen (2008) mener at negative holdninger til trafikkregler kan være en mulig negativ påvirkning for sikkerhetsprioriteringer. I undersøkelsen virker det som at positive holdninger til regler påvirker intensjonene om å prioritere sikkerhet. Resultatene viser gjennomgående positive holdninger til både trafikkregler, myndighetsintervensjon og sikkerhetstiltak i form av sikkerhetsbelter i buss. Besvarelsene for sikkerhetsprioriteringer henger sammen med holdningene. De fleste ønsker flere busser med sikkerhetsbelter, strengere håndhevelse av påbudet, og mange sørger for at barna bruker sikkerhetsbelte. 66,8 prosent har svart at de selv av og til, ofte eller alltid benytter sikkerhetsbelte i buss – til tross for at den faktiske bruken er lav. Faktor 3, holdninger til myndighetsintervensjon, bekrefter de positive holdningene til at myndighetene intervensjoner i form av regler og sikkerhetstiltak. Kvinner og de som i stor grad bruker sikkerhetsbelte stiller seg mest positive til lover og regler. Menn har lavere verdier på besvarelsene i faktor 3, og dette går sammen med at menn bruker sikkerhetsbelte sjeldnere enn kvinner.

Det ser ut til at det Moen (2008) hevder er riktig, bortsett fra at sikkerhetsprioriteringene ikke resulterer i faktisk atferd, men består mer som en intensjon. Busspassasjerenes sikkerhetsprioriteringer og holdninger til regler støtter på samme paradoks som risikoholdningene. Respondentene har positive holdninger til regler og ønsker flere sikkerhetstiltak – likevel er det fåtallet som faktisk benytter seg av sikkerhetsbeltene selv om dette er et påbudt sikkerhetstiltak.

### 6.3.3 Vaner

Respondentene rapporterer i flertall at vane påvirker dem til å bruke eller ikke bruke sikkerhetsbelte i buss. Andelen delvis og svært enige er størst ved begrunnelsen for ikke å bruke sikkerhetsbelte. Regresjonsanalysen for spørsmål nummer 11 viser at "vane"-variabelen gir størst forklaringskraft for beltebruken. For spørsmål nummer 12 er "vane" den variabelen som gir størst nedgang i bruk av sikkerhetsbelte. Vaner kan derfor antas å spille en stor rolle for hvorvidt busspassasjerene benytter sikkerhetsbelter eller ei. I tråd med det som blir sagt om vaner basert på teorien om planlagt atferd (de Bruijn & van den Putte, 2009; de Bruijn, 2010), kan bruken av sikkerhetsbelter forklares via intensjonen om å handle. Intensjonen påvirkes av holdninger, subjektive normer og opplevd atferdsmessig kontroll.

*Holdningene* baseres på positive eller negative vurderinger av atferdens utfall, og bruk eller mangelfull bruk av sikkerhetsbelte vil kunne forårsakes av positive så vel som negative vurderinger. Dersom det blir vurdert at bruk av sikkerhetsbelte gir positive utfall i form av trygghet og sikkerhet, vil mangelfull bruk gi en opplevelse av negativt utfall. I motsatt fall, hvis man vurderer at beltebruk gir negative utfall i form av at det er ubehagelig, upraktisk, eller har liten hensikt på grunn av lav risiko, vil mangelfull bruk av sikkerhetsbelte gi en opplevelse av positive utfall. Teorien om risikohomeostase støtter opp om dette, slik det ble beskrevet i forhold til risikoholdninger (kap. 6.3.1).

*De subjektive normene*, opplevde normer om hvorvidt signifikante andre i ens sosiale miljø mener at en bør engasjere seg i atferden, kan variere fra person til person. Tradisjonelt sett har det ikke vært sterke normer tilknyttet bruk av sikkerhetsbelter i buss. Dette står i motsetning til opplevde normer om bruk av sikkerhetsbelter i bil som har fått mye større fokus i media og i form av sanksjoner. Forklaringen på hvorfor beltebruken i bil er en mer innarbeidet vane hos folk kan sees i sammenheng med de opplevde sosiale normene. Siden de subjektive normene er mangelfulle for bruk av sikkerhetsbelte i buss, er det ingen overraskelse at så mange forklarer mangelfull bruk av sikkerhetsbelte med at det er en vane. Atferden henger da sammen opplevelsen av at signifikante



andre i ens sosiale miljø ikke har noen som helst formeninger om hvorvidt en bør engasjere seg i atferden. Dette kan også bidra til å forklare hvorfor foreldre sørger for at barna bruker sikkerhetsbelte i større grad enn det de selv gjør. De subjektive normene for sikring av barn tilsier at dette er en atferd man skal og bør engasjere seg sterkere i, slik det også ble poengtert i sammenheng med sosiokulturelle forhold i kapittel 6.1.3.

*Opplevd atferdsmessig kontroll* måler hvorvidt atferden er lett eller vanskelig, og om man har personlig kontroll over den eller ei (de Bruijn & van den Putte, 2009). Å bruke sikkerhetsbelte i buss er ikke vanskelig, men for noen kan det nok oppleves mer til bry enn til nytte. I tillegg er sannsynligheten for en alvorlig bussulykke liten. Passasjerer som ikke benytter sikkerhetsbelter vil dermed få en positiv gevinst hver gang det går bra, som sannsynligvis vil være tilnærmet hver gang de reiser med buss. Passasjerer som velger å benytte sikkerhetsbelter vil hver gang få en positiv gevinst i form av trygghetsfølelse. Begge former for positive gevinster kan gi en opplevelse av atferdsmessig kontroll.

Teorien om planlagt atferd regnes for å være en lineær modell (Ajzen, sitert i de Bruijn 2010), der forholdet mellom holdninger og intensjoner er lineært. Det samme forholdet fins også mellom intensjon og atferd. Positive holdninger til å bruke sikkerhetsbelte i buss vil da gå sammen med høye scoringer på intensjonen om å bruke det og omvendt. Slik er også intensjonen om å benytte sikkerhetsbelte forventet å henge sammen med den faktiske atferden. Spørsmålene som danner faktor 2 angir ikke bare trygghetsfølelse, men også respondentenes holdninger til det å bruke sikkerhetsbelte (se tabell 5.19, kap. 5.8). Spørsmålet som omhandler grad av beltebruk kan også tolkes som et mål på intensjonen om å bruke det i stedet for faktisk atferd. Grunnen til dette er at de anslår sin bruk av sikkerhetsbelte i motsetning til å oppgi den faktiske bruken, som blir målt i spørsmål nummer 9 a). Resultatene av regresjonsanalysen for faktor 2 viser at holdningene til bruk av sikkerhetsbelte og intensjonene om å bruke det står i et tilnærmet lineært forhold til hverandre. Høye verdier på faktor 2 går sammen med økt bruk av sikkerhetsbelte, mens lave verdier går sammen med en nedgang i beltebruken. Den faktiske beltebruken er imidlertid

kun 44 prosent. Likevel er det en sammenheng mellom hvor ofte folk oppgir å bruke sikkerhetsbelte og hvor mange som faktisk brukte det.

Regresjonsanalysen for grad av beltebruk (intensjon) og faktisk bruk av sikkerhetsbelte (atferd) gir signifikante verdier og viser at økt intensjon om å bruke belte gir en signifikant økning i den faktiske bruken. Resultatene for både holdninger, intensjon og atferd stemmer overens med det planlagt atferdsteori sier om vaner (de Bruijn & van den Putte, 2009; de Bruijn, 2010).

En annen forklaring på hvordan vanene trer i kraft er "the risk-as-feelings hypothesis" (Loewenstein m.fl., 2001). Kognitive og emosjonelle reaksjoner på risiko kan være i uoverensstemmelse og ha ulik effekt på beslutningene. Når busspassasjerene setter seg i bussen og det blir opplyst av bussjåføren om at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte, står de overfor et valg. En stor andel av respondentene har avgitt svar som tyder på at de ønsker flere busser med sikkerhetsbelter og strengere håndhevelse av påbudet (se kap. 6.3.2). Den kognitive komponenten taler for at de bør ta på seg sikkerhetsbeltet. Den emosjonelle komponenten ser derimot ut til å være påvirket av vurderingen om at risikoen er lav. De kognitive og emosjonelle reaksjonene er dermed i uoverensstemmelse. I følge hypotesen Loewenstein m.fl. (2001) har utarbeidet, vil følelser i slike situasjoner være mer bestemmende for atferd enn kognisjon. Busspassasjerene setter seg ikke på bussen, vurderer for og imot bruk av sikkerhetsbelte og tar en veloverveid beslutning. De tar en umiddelbar beslutning i tråd med følelser og andre faktorer som for eksempel travelhet og distraksjoner. Loewensteins hypotese kan imidlertid ikke forklare beltebruken blant passasjerer som har mer fastgrodde prinsipper om enten å bruke eller ikke bruke sikkerhetsbelte.

#### *6.3.4 Håndhevelse av regelverket: sanksjoner*

Som kjent fra kontekstkapitlet (kap. 2.2.3) blir påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss sjelden eller aldri håndhevet. Sannsynligheten for å bli tatt er ekstremt liten; nesten lik null. Risikoen for sanksjoner i form av bøter og lignende kan i følge Dionne m.fl. (2007) virke inn på folks risikoatferd.

Sanksjonenes forebyggende effekt vil være sterk når sannsynligheten for å bli oppdaget eller tatt er høy. Undersøkelsens resultater demonstrerer nettopp dette, men i motsatt tilfelle. Sannsynligheten for å bli tatt er liten og sanksjonene er ikke alvorlige. Effekten kan dermed ikke forventes å være særlig stor. Faktor 1, sanksjoner og risiko for å bli oppdaget, måler hovedsakelig hvorvidt sanksjonering påvirker busspassasjerene til ikke å benytte sikkerhetsbelte (se kap. 5.8). Resultatene fra regresjonsanalysen viser at passasjerer som i liten grad bruker sikkerhetsbelte påvirkes til dette av den nesten fraværende risikoen for å bli oppdaget og få sanksjoner. Svarfrekvensene for påstandene i faktor 1 signaliserer at risikoen for å bli oppdaget eller å få bot generelt oppleves som svært liten, og at eventuelle konsekvenser av å bli tatt ikke utgjør en reell trussel. Flesteparten av de som har besvart spørsmål nummer 12 oppgir at den minimale risikoen for å bli oppdaget og få sanksjoner påvirker dem til ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss (se vedlegg 7) – noe som bekrefter det annen forskning viser (Dionne m.fl., 2007).

#### **6.4 Videre forskning**

Denne studien belyser en problemstilling som det tidligere har blitt forsket lite eller ingenting på i sammenheng med buss. Mye ligger fremdeles uberørt, og temaet har dermed et stort potensiale for videre forskning. Det anbefales å etterprøve resultatene i andre kontekster, tidsperioder og geografiske områder. Oppgaven berører mange tema som kunne blitt undersøkt hver for seg mer dyptgående for så å bli satt sammen til et større bilde. I fremtidig forskning er dette helt klart et alternativt; gå mer i dybden og utforske temaene mer flerdimensjonalt og uttømmende. Det kan også være nyttig å sammenligne passasjerer som har fått ulike former for informasjon om at bruk av sikkerhetsbelte er påbudt – eksempelvis muntlig opplysning, skilt i bussen og ulike plasseringer av skilt – for så å kartlegge hvilke metoder som er mest effektive. Siden forskningsfeltet er så ferskt er det utallige undersøkelser som kunne blitt gjort, og som i mer eller mindre grad vil være nyttige både for å sette fokus på temaet og for å få en bedre forståelse av det. På den måten kan økt kunnskap om hvilke tiltak som fungerer best genereres.

## 7 Oppsummering og konklusjoner

Undersøkelsen har avdekket mange sammenhenger og tendenser. Som en oppsummering og et supplement til drøftingen vil dette kapitlet forsøke å gi svar på forskningsspørsmålene som ble formulert i avslutningen av teorikapitlet (kap. 3.7). Deretter vil valget av de ulike teoretiske perspektivene bli kommentert. Sammen vil dette gi en klarere oversikt og koble drøftingen nærmere problemstillingen, som vil bli besvart i konklusjonskapitlet.

### 7.1 Tilbake til forskningsspørsmålene

For å lettere kunne besvare problemstillingen ble de tre forskningsspørsmålene utviklet basert på de teoretiske bidragene og fenomenet som skulle studeres. Resultatene og drøftingen har gitt et tilstrekkelig grunnlag for å besvare dem.

#### *7.1.1 Hvor stor risiko vurderer passasjerene at det er å reise med buss? Hva legger de til grunn for vurderingen?*

De fleste busspassasjerene mener at det å reise med buss utgjør lav risiko. Kapittel 6.1 identifiserer flere faktorer som påvirker risikobedømmelsen. Et interessant funn er at de aller fleste respondentene ser ut til å legge sannsynlighetsvurderinger til grunn for sin vurdering av risiko, og ikke konsekvenser. Busspassasjerenes store tillit til myndighetene har sannsynligvis også noe å si for at risikoen ble vurdert så lav. Av psykologiske og sosiale faktorer som påvirker framkommer tendenser til skjev- eller feilvurderingen "tilgjengelig i minne", i tillegg til troen på at ens egen risiko er lavere enn andres.

Andre faktorer som kan ha påvirket busspassasjerenes bedømmelse av risiko gjelder egenskaper ved selve risikokilden. Dette dreier seg om frivillighet, kjennskap til og erfaring med risikokilden, samt nytteverdier knyttet til det å reise kollektivt med buss. Opplevd katastrofepotensial kan være nedtonet av at muligheten for å overleve en ulykke er stor, og at ulykkene forekommer som en

velkjent, velforstått og selvbegrensende prosess. Oppfatningen av at barn er en mer utsatt gruppe og ikke kan ta vare på seg selv ser ut til å ha virket inn på foreldre sin vurdering av barns risiko ved bussreiser.

### *7.1.2 Fins det fellestrekk blant busspassasjerenes begrunnelser for å benytte eller ikke benytte sikkerhetsbelter i buss?*

Undersøkelsen har avdekket flere fellestrekk. Bevissthet om at bruk av sikkerhetsbelte i buss er påbudt henger sammen med en økning i generell beltebruk. Når det gjelder respondentenes valg om å bruke sikkerhetsbelte har svært mange svart at de påvirkes av trygghetsfølelse, bussjåførens påminnelse, vaner og redsel for å bli skadd i en ulykke. De observerte påvirkningene viser at særlig vane og redsel for å bli skadd i en ulykke gjør seg gjeldende. De tre faktorene som ble dannet, og som består av flere påvirkningsvariabler, kan i stor grad forklares av hvor ofte passasjerene bruker sikkerhetsbelte i buss.

Passasjerer som i stor grad bruker belte blir lite påvirket av lave sanksjoner og risiko for å bli oppdaget de gangene de unnlater å bruke sikkerhetsbelte. De vektlegger i større grad trygghetsfølelse og har mer positive holdninger til myndighetsintervensjon.

Respondentenes besvarelser om påvirkninger som gjør at de unnlater å bruke sikkerhetsbelte tilsier at sanksjoner, redsel for å bli oppdaget og vaner spiller en stor rolle. De observerte påvirkningene synliggjør at vaner og lav ulykkesrisiko forbundet med bussreiser gir betydelige konsekvenser i form av nedgang i beltebruken. Faktorvariablene angir også påvirkninger for ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss. Mangelfull beltebruk påvirkes av at risikoen for å bli tatt og oppleve sanksjoner er lav. Passasjerer som i liten grad bruker sikkerhetsbelte i buss vektlegger i mindre grad trygghetsfølelse. De stiller seg også mindre positive til myndighetsintervensjon.

### *7.1.3 Fins det andre påvirkninger av beltebruken, som for eksempel demografiske faktorer, media, vaner og holdninger?*

Det kommer tydelig fram av resultatene at det fins andre påvirkninger. Kjønn har mye å si for risikopersepsjon; kvinner vurderer risiko høyere enn menn både når det gjelder personlig og generell risiko. Dette kan muligens kobles til at kvinner er opptatt av andre typer risiko enn menn. Kvinner oppgir hyppigere bruk av sikkerhetsbelte i buss, noe som bekreftes av at de har høyere observert beltebruk. Faktor 3, holdninger til myndighetsintervensjon, viser at kvinner i større grad enn menn har tillit til myndighetene og stiller seg positive til transportrisikotiltak, regler og håndhevelse av disse.

Forskjellene mellom aldersgruppene er for svake til at alder kan regnes for å ha en betydning for beltebruken. Heller ikke utdanningsnivå ga signifikante resultater, men det mistenkes at det kan finnes en ikke-lineær sammenheng.

Stor mediadekning rundt bussulykker ser ut til å ugjøre en reell påvirkning for økt beltebruk, og det samme gjelder for medias oppslag om bruk av sikkerhetsbelte i buss. Skjev- eller feilvurderingen "tilgjengelig i minne" kan ha virket inn i den forbindelse, mens "representativitet" ikke står like sterkt.

Når det gjelder holdninger kommer det fram at respondenter som er lite risikovillige og ønsker flere sikkerhetsbelter i bussene har hyppigere beltebruk enn andre. Dette gjelder også for de med positive holdninger til myndighetsintervensjon. Vaner er helt klart en sterk påvirkning, både for de som bruker og de som ikke bruker sikkerhetsbelte i buss. Håndhevelse av beltepåbudet påvirker også; den er så fraværende at den bidrar til opprettholdelsen av mangelfull beltebruk.

Det er sannsynlig at sosiokulturelle forhold, som personlighet, offentlige normer og sosiale strukturer også virker inn, men undersøkelsen har ikke vært omfattende nok til å spesifikt identifisere disse.

## 7.2 Kommentarer til valg av teoretiske perspektiver

De teoretiske perspektivene som drøftingen tuftes på ble valgt på bakgrunn antagelser om at disse sammen kunne bidra til å forklare passasjerenes bruk av sikkerhetsbelter. Underveis har det vist seg at noen av perspektivene er veldig anvendelige i å forklare risikovurderingene og de valgene passasjerene foretar, mens andre har vist seg å ha begrenset nytte.

Det psykometriske paradigmet viste seg å være godt anvendelig til å forklare hvordan folk vurderer risiko basert på ulike egenskaper ved risikokilden og personene foretar vurderingene. Det kunne likevel ikke forklare hvordan det kan ha busspassasjerene har vurdert transportrisiko på en måte som i henhold til paradigmet ligner på ekspertvurderinger.

”The social amplification of risk” har vært veldig aktuelt i drøftingen av hvordan media vier oppmerksomhet til bussulykker og sprer ringvirkninger. Det konseptuelle rammeverket gir også støtte til at sosiale interaksjoner kan redusere risikopersepsjonen og dermed påvirke risikoatferd. Dette henger tett sammen med sosioskulturelle forhold og elementer i planlagt atferdsteori, som har blitt brukt for å forklare hvordan vanene opptrer og får så sterk innflytelse på passasjerenes bruk av sikkerhetsbelter.

Følelsesaspektene ved risikopersepsjon ble ikke målt i undersøkelsen, og derfor har perspektivene om følelser og risikopersepsjon hatt begrenset nytte. Likevel kan perspektivet som dreier seg om affektheuristikker i kombinasjon med ”the social amplification of risk” forklare medias rolle. ”The risk-as-feelings-hypothesis” har også sine begrensinger i å gi forklaringer. Hypotesen kan brukes som et supplement for å forklare hvordan den emosjonelle komponenten kan ha innvirkning på atferden, og dermed støtte opp om hvordan kjøpe og mer eller mindre ubevisste beslutninger danner vanemønstre.

Teorien om risikohomeostase gir et godt grunnlag for drøftingen av forventede fordeler og kostnader ved trygg atferd eller risikoatferd – det vil si bruk eller mangelfull bruk av sikkerhetsbelter i buss.

Mange perspektiver har blitt brukt, og det var også meningen ettersom de overlapper hverandre. Samfunnsvitenskapelige fenomener er ofte sammensatte og komplekse. Derfor ble det vurdert ved oppgavens begynnelse at det ville være nødvendig å bruke flere ulike perspektiver for å fange opp og utforske de dimensjonene av fenomenet som problemstillingen tok sikte på.

### **7.3 Konklusjoner**

Undersøkelsen tok utgangspunkt i problemstillingen: *Hvilke faktorer påvirker passasjerenes bruk av sikkerhetsbelter i buss?* Hensikten var i hovedsak å finne ut hvorfor noen bruker sikkerhetsbeltene mens andre ikke bruker dem, og kartlegge faktorer som påvirker atferden. Konklusjonene er basert på forfatterens fortolkninger av datamaterialet i kombinasjon med de teoretiske bidragene og drøftingen.

Det konkluderes med at vane er en av de faktorene som påvirker beltebruken mest, både når det gjelder bruk og mangelfull bruk. Her står de subjektive normene sentralt. Det mangler sosiale normer for bruk av sikkerhetsbelte i buss, og dermed utvikles ingen spesifikke subjektive normer for hvordan man skal engasjere seg i atferden. Det motsatte er tilfellet når det gjelder sikring av barn i buss. Foreldre er stort sett flinkere til å sikre barna enn seg selv. Dette kommer sannsynligvis av ulike verdisyn, og at det fins etablerte sosiale normer som tilsier at man skal ivareta barns sikkerhet ekstra godt. I tillegg kan det være at foreldre vurderer sin egen risiko til å være lavere enn barnas.

Flere av påvirkningsfaktorene kan knyttes til risikopersepsjon. Mange av disse gir forskjeller mellom menn og kvinner. Det ble ikke påvist at risikovurderinger har noen direkte virkninger for bruken av sikkerhetsbelte i buss. Likevel er redselen for å bli skadd i en bussulykke og prioritering av trygghetsfølelse viktige påvirkningsfaktorer.

Kjennskap til at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss henger sammen



med større grad av beltebruk. Passasjerene som ikke overholder påbudet har imidlertid få incentiver for å bruke sikkerhetsbeltene. Den minimale sannsynligheten for å bli oppdaget og bøtelagt bidrar nemlig til å opprettholde den mangelfulle bruken. De som viser stor tillit til myndighetene og er positive til myndighetsintervensjon bruker sikkerhetsbelte oftere enn de som ikke har den samme tilliten og holdningene. Siden de fleste passasjerene har en såpass positiv innstilling til myndighetene og risikoforebygging – og faktisk ønsker strengere håndhevelse av påbudet – kan det godt være at stikkprøvekontroller ville blitt akseptert. Samtidig er det viktig å være klar over at tilliten til myndighetene muligens gjør at risikoen oppleves lavere enn den er, og at også det kan gjøre at de ikke bruker sikkerhetsbelter.

Medias fokus på ulykker og sikkerhetsbelter gjør at folk blir mer oppmerksomme på beltebruken. Dette kommer sannsynligvis av at det de har hørt, lest eller sett sitter friskt i minne. Resultatene indikerer at medias fokus på bruk av sikkerhetsbelter er veldig lavt, men at det faktisk har hatt en effekt på den lille andelen som var eksponert for det.

Hvis man skal anvende resultatene for finne tiltak som kan øke bruken av sikkerhetsbelter i buss, vil det være mest hensiktsmessig å fokusere på vaner og håndhevelse av påbudet. Stikkprøvekontroller vil trolig være mest tidseffektive. Dersom målet er å øke bevisstheten omkring bruk av sikkerhetsbelte i buss, kan økt mediefokus være et virkemiddel, sammen med informasjonen som blir gitt av bussjåførene. Tiden vil vise hva informasjonskampanjen til Statens vegvesen og NHO Transport (se kap. 1.1.3) frambringer.

Fenomenet som ble undersøkt er sammensatt, og det fins ingen entydig forklaring på hvorfor passasjerene bruker eller ikke bruker sikkerhetsbelter i buss. Det fins ulike påvirkningsfaktorer, og studien har avdekket mange av dem. Om det fins flere enn disse, og om de vil variere mellom ulike kontekster og tidsepoker, vil vise seg dersom andre tar opp tråden der denne studien slipper.

## Litteratur

Alm, C., & Lindberg, E. (2004). *Betydelsen av upplevda risker och känslor av otrygghet vid resor med kollektivtrafikk. En dunersökning i Göteborg samt jämförelse med resultat från Norrköping och Stockholm*. Hentet (27.02.2011) fra: [http://www.vti.se/templates/Report\\_2796.aspx?reportid=2043](http://www.vti.se/templates/Report_2796.aspx?reportid=2043)

Altaposten (07.01.2011). *Håndballspillere i alvorlig ulykke*. Hentet fra: <http://www.altaposten.no/lokalt/nyheter/article419523.ece>

Aven, T. (2006). *Pålitelighets- og risikoanalyse*. (4. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.

Aven, T. (2007). *Risikostyring*. Oslo: Universitetsforlaget.

Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K.H., & Sandve, K. (2008). *Samfunnssikkerhet*. (3. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.

Backer-Grøndahl, A., Amundsen, A., Fyhri, A., & Ulleberg, P. (2007). Trygt eller truende? Opplevelse av risiko på reisen. *TØI report 913/2007*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Backer-Grøndahl, A., & Fyhri, A. (2009). Risk perception and transport – a literature review. *TØI report 1008/2009*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Backer-Grøndahl, A., Fyhri, A., Ulleberg, P., & Amundsen, A.H. (2009). Accidents and unpleasant incidents: worry in transport and prediction of travel behavior. *Risk Analysis*, 29(9), 1217-1226.

Bjørnskau, T. (2004). Trygghet i transport. Oppfatninger av trygghet ved bruk av ulike transportmidler. *TØI rapport 702/2004*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Bladet Vesterålen (18.01.2011). *Grønt lys for fartsmåling i Troms*. Hentet fra: <http://mobil.blv.no/nyheter/article5456542.ece>

Boyesen, M. (2003). *Risikopersepsjon. En innføring i fagfeltet*. Direktoratet for sivilt beredskap [DSB], juni 2003. Oslo: DSB.

de Bruijn, G.J., (2010). *Exercise habit strength, planning and the theory of planned behaviour: an action control approach*. Hentet (03.03.2011) fra: <http://www.sciencedirect.com>

de Bruijn G.J., van den Putte, B. (2009). *Adolescent soft drink consumption, television viewing and habit strength. Investigating clustering effects in the theory of planned behaviour*. Hentet (03.03.2011) fra: <http://www.sciencedirect.com>

- Covello, V., & Sandman, P.M. (2001). *Risk communication: evolution and revolution*. Hentet (18.02.2011) fra: <http://www.psandman.com/articles/covello.htm>
- Dionne, G., Fluét, C., & Desjardins, D. (2007). *Predicted risk perception and risk-taking behavior: the case of impaired driving*. Hentet (15.02.2011) fra: <http://www.springerlink.com>
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap [DSB] (n.d.). *Nasjonalt beredskapsbarometer*. Hentet (07.03.2011) fra: <http://www.dsb.no/en/Ansvarsomrader/Nasjonalt-beredskap/ROS---Risiko-og-sarbarhet/Nasjonalt-beredskapsbarometer/Nasjonalt-beredskapsbarometer/>
- Drottz-Sjöberg, B.M., & Sjöberg, L. (2003). Hur upplever vi teknikens risker? I Grimvall, G., Jacobsson, P., & Thedéen, T. (Eds.), *Risker i tekniska system* (s. 315-338). Stockholm: Studentlitteratur.
- Elvik, R., Erke, A., Vaa, T., & Borger, A. (1997). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet (06.04.2011) fra: <http://tsh.toi.no/>
- Finuance, M.L., Alhakami, A., Slovic, P., & Johnson, S.M. (2000). The affect heuristic in judgements of risks and benefits. I Slovic, P. (Ed.), *The perception of risk* (s. 413-429). London: Earthscan.
- Fischhoff, B., Slovic, P., Lichtenstein, S., Read, S., & Combs, B. (1978). How safe is safe enough? A psychometric study of attitudes toward technological risks and benefits. I Slovic, P. (Ed.), *The perception of risk* (s. 80-103). London: Earthscan.
- Flynn, J., Slovic, P., & Mertz, C.K. (1994). Gender, race, and perception of environmental health risks. *Risk Analysis*, 14(6), 1101-1108.
- Gilje, N., & Grimen, H. (2007). *Samfunnsvitenskapenes forutsetninger. Innføring i samfunnsvitenskapenes vitenskapsfilosofi*. (12. opplag). Oslo: Universitetsforlaget.
- Gustafson, P.E. (1998). Gender differences in risk perception: Theoretical and methodological perspectives. *Risk Analysis*, 18(6), 805-811.
- Halden Arbeiderblad (02.12.2010). *Lyseblå busser med beltepåbud. Det koster deg 1.500 kroner å ikke bruke bilbelte på bussen*. Hentet fra: <http://www.halden.no/nyheter/article5402136.ece>
- Jacobsen, D.I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. (2. utg.). Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Karlsen, J.E. (2007). *Ledelse av helse, miljø og sikkerhet*. (2. utg.). Bergen: Fagbokforlaget.
- Kasperson, J.X., Kasperson, R.E., Pidgeon, N., & Slovic, P. (2003). The social amplification of risk: assessing fifteen years of research and theory. I Pidgeon, N.,

- Kasperson, R.E., & Slovic, P. (Eds.), *The social amplification of risk* (s. 13-46). Cambridge: Cambridge University Press.
- Kasperson, R.E., Renn, O., Slovic, P., Brown, H.S., Emel, J., Goble, R., Kasperson, J.X., & Ratick, S.J. (1988). The social amplification of risk: a conceptual framework. *Risk Analysis*, 8(2), 178-187.
- Loewenstein, G.F., Weber, E.U., Hsee, C.K., & Welch, N. (2001) Risk as feelings. *Psychological Bulletin*, 127(2), 267-268.
- Lovdata (2011). *Forskrift om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn*. Hentet (23.02.2011) fra:  
<http://lovdata.no/for/sf/sd/td-19790921-0007-0.html#1>
- Malt, U. (n.d.). *Psykometri (SML-artikkel)*. Hentet (08.03.2011) fra:  
[http://www.snl.no/.sml\\_artikkel/psykometri](http://www.snl.no/.sml_artikkel/psykometri)
- Moe, D., Nordtømme, M.E., Øvstedal, L., Roche-Cerasi, I., & Sakshaug, K. (2009). Hvem bruker ikke bilbelte – og hva er årsaken? *SINTEF rapport A12094*. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn, Transportforskning.
- Moen, B.E. (2008). *Risk perception, priority of safety, and demand for risk mitigation in transport*. Doktorgradsavhandling ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), Trondheim.
- Norges offentlige utredninger, NOU (05.04.2006). *Når sikkerheten er viktigst: beskyttelse av landets kritiske infrastrukturer og kritiske samfunnsfunksjoner*. Justis- og politidepartementet. Hentet fra:  
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2006/nou-2006-6/21.html?id=157684>
- NRK (10.09.2009). *Færre døde med midtrekkverk*. Hentet fra:  
[http://m.nrk.no/m/article.jsp?art\\_id=16768340](http://m.nrk.no/m/article.jsp?art_id=16768340)
- NRK (08.01.2011). *Brukte ikke belte i bussen*. Hentet fra:  
[http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/troms\\_og\\_finnmark/1.7455024](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/troms_og_finnmark/1.7455024)
- NHO Transport (18.02.2011). *Krafttak for bussbelte*. Hentet fra:  
<http://www.transport.no/pressemeldinger/krafttak-for-bussbelte-article2995-593.html>
- Oltedal, S., Moen, B.E., Klempe, H., & Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of cultural theory*. Hentet (03.03.2011) fra:  
[http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Cultural\\_theory.pdf](http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Cultural_theory.pdf)
- Pallant, J. (2010). *SPSS survival manual. A step by step guide to data analysis using SPSS* (4th edn.). Berkshire: Open University Press.

- Renn, O. (2008). *Risk governance. Coping with uncertainty in a complex world*. London: Earthscan.
- Rohrmann, B. (2008). *Risk perception, risk attitude, risk communication, risk management: a conceptual appraisal*. Hentet (28.02.2011) fra: [http://www.tiems.org/dmdocuments/events/TIEMS\\_2008\\_Bernd\\_Rohrmann\\_Keypnote.pdf](http://www.tiems.org/dmdocuments/events/TIEMS_2008_Bernd_Rohrmann_Keypnote.pdf)
- Samferdselsdepartementet (23.12.2010). *Høringsnotat - Forslag om endring av vegtrafikklovens § 40 a annet ledd og forslag til ny forskrift om krav til særlige sikringstiltak ved skoleskyss i buss*. Hentet fra: [http://www.regjeringen.no/pages/15037724/hnotat\\_23122010.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/15037724/hnotat_23122010.pdf)
- Sandberg, P., Gåsvatn, J.J., Anundsen, A., Sortevik, A., & Hoksrud, B. (2007). *Representantforslag nr. 8:28 2007-2008 om innføring av setebeltepåbud i buss og sikker og forsvarlig skolebusstransport*. Hentet (06.04.2011) fra: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Representantforslag/2007-2008/dok8-200708-028/?lvl=0>
- Sjöberg, L. 1998. Worry and risk perception. *Risk Analysis*, 18(1), 85-93.
- Sjöberg, L. (1999). Consequences of perceived risk: Demand for mitigation. *Journal of Risk Research* 2(2), 129-149.
- Sjöberg, L. (2000). Factors in risk perception. *Risk Analysis*, 20(1), 1-11.
- Sjöberg, L., Moen, B.E. & Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Hentet (08.03.2011) fra: [http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Cultural\\_theory.pdf](http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Cultural_theory.pdf)
- Skog, O.J. (2009). *Å forklare sosiale fenomener*. (4. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Slovic, P. (2010). *The feelings of risk. New perspectives on risk perception*. London: Earthscan.
- Slovic, P. (2009). *The perception of risk*. London: Earthscan.
- Slovic, P. (1987). Perception of risk. I Slovic, P. (Ed.), *The perception of risk* (pp. 220-231). London: Earthscan.
- Slovic, P. (1997). Trust, emotion, sex, politics and science: surveying the risk-assessment battlefield. I Slovic, P. (Ed.), *The perception of risk* (pp. 390-412). London: Earthscan.
- Slovic, P., & Weber, E.U. (2002). *The perception of risk posed by extreme events*. Hentet (01.03.2011) fra: <http://www.sfu.ca/media-lab/archive/2011/326->

[OTH/Readings/Readings/etc/\\*Slovic,%20P.%20\(2002\)%20Perception%20of%20Risk%20Posed%20by%20Extreme%20Events.pdf](OTH/Readings/Readings/etc/*Slovic,%20P.%20(2002)%20Perception%20of%20Risk%20Posed%20by%20Extreme%20Events.pdf)

Slovic, P., Finuance, M.L., Peters, E., & MacGregor, D.G. (2004). Risk as analysis and risk as feelings: some thoughts about affect, reason, risk and rationality. I Slovic, P. (Ed.), *The feeling of risk. New perspectives on risk perception*. (pp. 21-36). London: Earthscan.

Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1980). Facts and fears: understanding perceived risk. I Slovic, P. (Ed.), *The perception of risk*. (pp. 137-153). London: Earthscan.

Statens havarikommisjon for transport (2010). *Rapport om utforkjøringsulykke med buss på RV 72 ved Garnes i Verdal 24. november 2007*. Hentet (25.01.2011) fra: <http://www.aibn.no/veitrafikk/rapporter/2010-01>

Statens vegvesen (24.11.2009). *Nullvisjonen nasjonalt*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen/Andre+Nullvisjonsprosjekt>

Statens vegvesen (2010). *Fakta om bilbeltebruk*. Hentet (07.03.2011) fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikksikkerhetskampanjer/Bilbelte/Fakta+om+bilbelte>

Statens vegvesen (18.02.2011). *Krafttak for bussbelte*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Siste+nyheter/Vis?key=199030>

Statistisk sentralbyrå (2010). *Statistisk årbok 2010: veitrafikkulykker med personskaade. Motorkjøretøyer innblandet*. Hentet (05.04.2011) fra: <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-428.html>

Statistisk sentralbyrå (n.d.). *Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter trafikantergruppe (avslutta serie)*. Hentet (11.05.2011) fra: <http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default.FR.asp?Productid=10.12&PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/MenuSelP.asp&SubjectCode=10>

St.meld. nr. 17 (2001-2002). *Samfunnssikkerhet. Veien til et mindre sårbart samfunn*.

Teigen, K.H. (n.d.). *Kognitiv – psykologi*. Hentet (08.03.2011) fra: <http://www.snl.no/kognitiv/psykologi>

Trygg Trafikk (28.09.2006). *Skoletransport - høring 280906*. Hentet fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Skoletransport++horing+280906.b7C\\_wtrQ1e.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Skoletransport++horing+280906.b7C_wtrQ1e.ips)

Trygg Trafikk (28.07.2009). *Uholdbart at skolebarn må stå på bussen*. Hentet fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Uholdbart+at+skolebarn+må+stå+på+bussen.b7C\\_wBHKZ7.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Uholdbart+at+skolebarn+må+stå+på+bussen.b7C_wBHKZ7.ips)

Ulstein, K. (2006). *RISIT-forskning lagt merke til i USA: Presenterer risikobilder på tvers av transportformer*. Hentet (20.02.2011) fra: [http://www.forskningsradet.no/no/Nyheter/Presenterer\\_risikobilder\\_pa\\_tvers\\_av\\_transportformer/1236685407680](http://www.forskningsradet.no/no/Nyheter/Presenterer_risikobilder_pa_tvers_av_transportformer/1236685407680)

Urban, J., & Scasny, M. (n.d.). *Determinants of risk perception bias: an empirical study of economically active population of the CR*. Hentet (01.03.2011) fra: [http://kvalitativota.vubp.cz/prispevky/determinants\\_of\\_risk\\_perception\\_bias-urban-scasny.pdf](http://kvalitativota.vubp.cz/prispevky/determinants_of_risk_perception_bias-urban-scasny.pdf)

VG (08.01.2011). *Dette er de omkomne i Lavangsdalen-ulykken*. Hentet fra: <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10037278>

Weinstein, N.D. (1987). Cross-hazard consistencies: conclusions about self-protective behavior. I Weinstein, N.D. (Ed.), *Taking care: understanding and encouraging self-protective behavior* (pp. 325-335). New York: Cambridge University Press.

Weinstein, N.D. & Klein, W.M. (1995). Resistance of personal risk perceptions to debiasing interventions. *Health Psychology*, 14(2), 132-140.

Wilde, G.J.S. (1998). *Risk homeostasis theory: an overview*. Hentet (16.02.2011) fra: <http://injuryprevention.bmj.com/content/4/2/89.full.pdf>

af Wåhlberg, A.E. (2001). The theoretical features of some current approaches to risk perception. *Journal of Risk Research*, 4(3), 237-250.

## **VEDLEGG**

Vedlegg 1: Spørreskjemaet

Vedlegg 2: Operasjonalisering av fenomener

Vedlegg 3: Yrkesgrupper

Vedlegg 4: Andre situasjoner hvor respondentene bruker sikkerhetsbelte (frekvenser)

Vedlegg 5: Bruk av sikkerhetsbelte på barn (frekvenser)

Vedlegg 6: Spørsmål nummer 11 – frekvenser og beskrivelser

Vedlegg 7: Spørsmål nummer 12 – frekvenser og beskrivelser

Vedlegg 8: Spørsmål nummer 14 – frekvenser og beskrivelser

Vedlegg 9: Spørsmål nummer 15 – frekvenser og beskrivelser



## Vedlegg 1: Spørreskjemaet

### OPPLEVELSE AV RISIKO OG BRUK AV SIKKERHETSBELTE PÅ BUSSREISEN

– SPØRRESKJEMA –

#### **Undersøkelsens hensikt**

På de neste sidene finner du noen spørsmål som kartlegger bruken av sikkerhetsbelte på bussreiser, og hvordan busspassasjerene opplever risikoen forbundet med det å reise kollektivt. Hensikten med undersøkelsen er å finne ut hva som gjør at noen bruker sikkerhetsbelte i buss, mens andre ikke gjør det.

#### **Hvem utfører undersøkelsen?**

Undersøkelsen er en del av en masteroppgave i studiet ”master i samfunnssikkerhet” ved Universitetet i Stavanger. Den gjøres i samarbeid med Statens vegvesen.

#### **Konfidensialitet**

Deltagelse i undersøkelsen er frivillig, og alle som deltar er anonyme.

#### **Utfylling av skjemaet**

Det er viktig å oppgi dine oppriktige meninger og oppfatninger. Sett kun ett kryss ved hvert spørsmål eller påstand hvis ikke annet oppgis.

Merk:

Spørsmål 11 og 12 skal besvares i henhold til hva du svarer på spørsmål 8. Spørsmål 14 b) skal besvares i henhold til hva du svarer på spørsmål 14 a).

Spørreskjema og penn legges i setelommen foran deg når du er ferdig.

På forhånd takk for hjelpen!

Elisabeth Østreim  
Masterstudent ved Universitetet i Stavanger

## BAKGRUNNSINFORMASJON

1. Alder: \_\_\_\_\_ år

2. Kjønn:  kvinne  mann

3. Bosted:  by/tettsted  utenfor by/tettsted

4. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

- grunnskole
- videregående skole
- høyskole/universitet inntil 4 år
- høyskole/universitet mer enn 4 år

5. Hvilken yrkesgruppe tilhører du? Sett kun ett kryss ved det som passer best.

- helse/sosial
- transport
- håndverk/mekanikk/bygg/anlegg
- administrasjon/kontor/personal/økonomi
- forskning/utvikling/utdanning
- industri/produksjon
- jordbruk/annen primærnæring
- media/IT/kommunikasjon/kultur
- olje/gass/energi/maritim
- renhold/renovasjon
- reiseliv
- politi/forsvar
- Annet: \_\_\_\_\_

6. Har du barn under 18 år som bor hjemme?  ja  nei

## BRUK AV SIKKERHETSBELTE I BUSS

7. Hvor ofte reiser du kollektivt med buss?

- 4-7 dager per uke
- 1-3 dager per uke
- 1-3 dager per måned
- mindre enn 1 dag per måned

8. Når det fins sikkerhetsbelter i bussen, hvor ofte bruker du det?

- aldri
- sjelden
- av og til
- ofte
- alltid

9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?  ja  nei

b) Visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss hvis de er montert i bussen?  ja  nei

**c) I hvilke andre situasjoner bruker du vanligvis sikkerhetsbelte?**

Sett gjerne flere kryss.

- korte turer med personbil, i førersetet
- lange turer med personbil, i førersetet
- korte turer med personbil, som passasjer
- lange turer med personbil, som passasjer
- lange bussreiser/turbusser

**10. Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har det?**

- aldri
- sjelden
- av og til
- ofte
- alltid
- har ikke barn

**11. Hvorfor velger du å bruke sikkerhetsbelte i buss?**

Dette spørsmålet skal ikke besvares dersom du har svart "aldri" på spørsmål nummer 8. Sett kryss for hvor enig/uenig du er i påstandene.

Jeg bruker sikkerhetsbelte i buss fordi...	Svært uenig	Delvis uenig	Verken/ eller	Delvis enig	Svært enig
Jeg er redd for å få bot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg blir minnet på det av bussjåføren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg blir minnet på det av at andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg har opplevd å få bot/advarsel for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil være et forbilde for barna mine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis du kommer på noe annet som påvirker deg til å bruke sikkerhetsbelte i buss, vennligst noter det her:

### 12. Hvorfor velger du å ikke bruke sikkerhetsbelte i buss?

Dette spørsmålet skal ikke besvares dersom du har svart "alltid" på spørsmål nummer 8.  
Sett kryss for hvor enig/uenig du er i påstandene.

Jeg bruker ikke sikkerhetsbelte i buss fordi...	Svært uenig	Delvis uenig	Verken/ eller	Delvis enig	Svært enig
Jeg har aldri opplev å få bot/advarsel for ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden få andre gjør det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis du kommer på noe annet som påvirker deg til *ikke* å bruke sikkerhetsbelte i buss, vennligst noter det her:

### VURDERING AV TRANSPORTRISIKO

13. a) Hvor sannsynlig tror du det er at du selv skal bli utsatt for en personskade når du bruker følgende transportmidler?

Transportmiddel	Svært sannsynlig	Sannsynlig	Litt sannsynlig	Usannsynlig	Svært usannsynlig
Fly	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hurtigbåt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorsykkelscooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b) Hvis du utsettes for en ulykke, hvor omfattende tror du konsekvensene vil være ved de ulike transportmidlene?

Transportmiddel	Katastrofale	Alvorlige	Moderate	Mindre alvorlige	Bagatellmessige
Fly	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hurtigbåt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorsykkelscooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>c) Hvordan opplever du risikoen når du bruker disse transportmidlene?</b>					
<b>Transportmiddel</b>	<b>Ekstremt stor</b>	<b>Stor</b>	<b>Middels</b>	<b>Liten</b>	<b>Ekstremt liten</b>
Fly	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hurtigbåt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorsykkel/scooter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>DIN ERFARING MED ULYKKER OG MEDIA</b>		
<b>14. a) Har du opplevd noe av følgende?</b>		
	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>
Vært innblandet i/sett på nært hold en bilulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært innblandet i/sett på nært hold en bussulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<b>b) I hvilken grad har dette påvirket deg til å bruke/øke bruken av sikkerhetsbelte ved bussreiser? Svar kun hvis du svarte "ja" på noe i forrige spørsmål (14 a).</b>					
	<b>Ingen påvirkning</b>	<b>Liten påvirkning</b>	<b>Vet ikke</b>	<b>Noe påvirkning</b>	<b>Stor påvirkning</b>
Vært innblandet i/sett på nært hold en bilulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært innblandet i/sett på nært hold en bussulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**VURDERING AV SIKKERHETSTILTAK I BUSS****15. Hvor enig /uenig er du i følgende påstander?**

	<b>Svært uenig</b>	<b>Delvis uenig</b>	<b>Verken/ eller</b>	<b>Delvis enig</b>	<b>Svært enig</b>
Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikksikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko, som bl.a. påbud om sikkerhetsbelter i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg ville brukt sikkerhetsbelte i buss oftere dersom noen hadde sjekket det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## Vedlegg 2: Operasjonalisering av fenomener

De ulike fenomenene ble målt og operasjonalisert ved hjelp av følgende spørsmål og påstander:

### *Bruk av sikkerhetsbelter i buss*

- Når det fins sikkerhetsbelter i bussen, hvor ofte bruker du det?
- Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?
- Visste du at det er påbudt å bruke sikkerhetsbelte i buss hvis de er montert i bussen?
- I hvilke andre situasjoner bruker du vanligvis sikkerhetsbelte?
- Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har det?

### *Påvirkninger til å bruke sikkerhetsbelte i buss*

- Jeg er redd for å få bot
- Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det
- Jeg blir minnet på det av bussjåføren
- Jeg blir minnet på det av andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte
- Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen
- Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke
- Jeg har opplevd å få bot/advarel for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det
- Jeg vil være et forbilde for barna mine
- Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det

### *Påvirkninger til ikke å bruke sikkerhetsbelte i buss*

- Jeg har aldri opplevd å få bot/advarel for å ikke bruke sikkerhetsbelte
- Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett
- Hvis jeg bli tatt for å ikke bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser
- Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med
- Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det
- Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden få andre gjøre det
- Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss

### *Sannsynlighets-, konsekvens- og risikovurdering*

- Hvor sannsynlig tror du det er at du selv skal bli utsatt for en personskade når du bruker følgende transportmidler?
- Hvis du utsettes for en ulykke, hvor omfattende tror du konsekvensene vil være ved de ulike transportmidlene?
- Hvordan opplever du risikoen når du bruker disse transportmidlene?

### *Ulykker og medias påvirkninger*

- Har du opplevd noe av følgende:
  - Vært innblandet i/sett på nært hold en bilulykke
  - Vært innblandet i/sett på nært hold en bussulykke
  - Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året
  - Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss
- I hvilken grad har dette påvirket deg til å bruke/øke bruken av sikkerhetsbelte ved busstreiser?

### *Holdninger til sikkerhetstiltak i buss og myndighetsintervensjon*

- Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikksikkerhet
- Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko, som bl.a. påbud om sikkerhetsbelter i buss
- Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige
- Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere
- Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss
- Jeg ville brukt sikkerhetsbelte i buss dersom noen hadde sjekket det
- Bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke
- Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag



## Vedlegg 3: Yrkesgrupper

### Yrkesgrupper før de ble transformert til færre kategorier

#### 5. Hvilken yrkesgruppe tilhører du?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helse/sosial	39	16.8	17.0	17.0
	Transport	6	2.6	2.6	19.7
	Håndverk/mekanikk/bygg/annlegg	15	6.5	6.6	26.2
	Administrasjon/kontor/personal/økonomi	43	18.5	18.8	45.0
	Forskning/utvikling/utdanning	27	11.6	11.8	56.8
	Industri/produksjon	11	4.7	4.8	61.6
	Jordbruk/annen primærnæring	2	.9	.9	62.4
	Media/IT/kommunikasjon/kultur	19	8.2	8.3	70.7
	Olje/gass/energi/maritim	24	10.3	10.5	81.2
	Renhold/renovasjon	1	.4	.4	81.7
	Politi/forsvar	3	1.3	1.3	83.0
	Reiseliv	3	1.3	1.3	84.3
	Student	18	7.8	7.9	92.1
	Annet	18	7.8	7.9	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
Total		232	100.0		

## Bruk av sikkerhetsbelte blant de ulike yrkesgruppene

8. Generell bruk av sikkerhetsbelte i buss	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Alltid
Helse/sosial/politi/forsvar	5	8	5	12	12
Administrasjon/kontor/personal/økonomi	9	7	5	8	13
Forskning/utvikling/utdanning	1	3	5	10	8
Industri/produksjon/bygg/anlegg/ renovasjon/primærnæring	6	6	3	12	8
Olje/gass/maritim	5	4	8	3	4
Media/IT/kommunikasjon/kultur	4	5	2	4	4
Student	1	6	3	4	4
Annet	2	4	2	5	8

9. a) Har du på deg sikkerhetsbelte akkurat nå?	Nei	Ja
Helse/sosial/politi/forsvar	21	21
Administrasjon/kontor/personal/økonomi	23	19
Forskning/utvikling/utdanning	15	12
Industri/produksjon/bygg/anlegg/renovasjon/ primærnæring	22	13
Olje/gass/maritim	17	7
Media/IT/kommunikasjon/kultur	11	8
Student	10	8
Annet	9	12

## Vedlegg 4: Andre situasjoner hvor respondentene bruker sikkerhetsbelte (frekvenser)

### 9. c) Korte turer personbil førersetet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	3	1.3	1.3	1.3
	Ja	225	97.0	98.7	100.0
	Total	228	98.3	100.0	
Missing	System	4	1.7		
Total		232	100.0		

### 9. c) Lange turer personbil førersetet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	5	2.2	2.2	2.2
	Ja	223	96.1	97.8	100.0
	Total	228	98.3	100.0	
Missing	System	4	1.7		
Total		232	100.0		

### 9. c) Korte turer personbil passasjer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	12	5.2	5.2	5.2
	Ja	219	94.4	94.8	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

### 9. c) Lange turer personbil passasjer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	8	3.4	3.5	3.5
	Ja	223	96.1	96.5	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

### 9. c) Lange bussreiser/turbusser

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	82	35.3	35.5	35.5
	Ja	149	64.2	64.5	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

## Vedlegg 5: Bruk av sikkerhetsbelte på barn (frekvenser)

### 10. Hvis du har barn; pleier du å sørge for at de benytter sikkerhetsbelte i busser som har belter?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Aldri	9	3.9	8.3	8.3
	Sjelden	5	2.2	4.6	13.0
	Av og til	7	3.0	6.5	19.4
	Ofte	9	3.9	8.3	27.8
	Alltid	78	33.6	72.2	100.0
	Total	108	46.6	100.0	
Missing	Har ikke barn	113	48.7		
	System	11	4.7		
	Total	124	53.4		
Total		232	100.0		

## Vedlegg 6: Spørsmål nummer 11 – frekvenser og beskrivelser

### Frekvensfordelinger for de ulike spørsmålsleddene

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
11_1 Jeg er redd for å få bot	195	84.1%	37	15.9%	232	100.0%
11_2 Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det	191	82.3%	41	17.7%	232	100.0%
11_3 Jeg blir minnet på det av bussjåføren	192	82.8%	40	17.2%	232	100.0%
11_4 Jeg blir minnet på det av at andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte	191	82.3%	41	17.7%	232	100.0%
11_5 Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen	194	83.6%	38	16.4%	232	100.0%
11_6 Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke	195	84.1%	37	15.9%	232	100.0%
11_7 Jeg har opplevd å få bot/advarsel for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det	194	83.6%	38	16.4%	232	100.0%
11_8 Jeg vil være et forbilde for barna mine	174	75.0%	58	25.0%	232	100.0%
11_9 Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det	195	84.1%	37	15.9%	232	100.0%

11\_1 Jeg er redd for å få bot

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	94	40.5	48.2	48.2
	Delvis uenig	32	13.8	16.4	64.6
	Verken/eller	41	17.7	21.0	85.6
	Delvis enig	18	7.8	9.2	94.9
	Svært enig	10	4.3	5.1	100.0
	Total	195	84.1	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	6	2.6		
	Total	37	15.9		
Total		232	100.0		

**11\_2 Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	7	3.0	3.7	3.7
	Delvis uenig	11	4.7	5.8	9.4
	Verken/eller	23	9.9	12.0	21.5
	Delvis enig	56	24.1	29.3	50.8
	Svært enig	94	40.5	49.2	100.0
	Total	191	82.3	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	10	4.3		
	Total	41	17.7		
Total		232	100.0		

**11\_3 Jeg blir minnet på det av bussjåføren**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	20	8.6	10.4	10.4
	Delvis uenig	10	4.3	5.2	15.6
	Verken/eller	35	15.1	18.2	33.9
	Delvis enig	71	30.6	37.0	70.8
	Svært enig	56	24.1	29.2	100.0
	Total	192	82.8	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	9	3.9		
	Total	40	17.2		
Total		232	100.0		

**11\_4 Jeg blir minnet på det av at andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	78	33.6	40.8	40.8
	Delvis uenig	20	8.6	10.5	51.3
	Verken/eller	43	18.5	22.5	73.8
	Delvis enig	35	15.1	18.3	92.1
	Svært enig	15	6.5	7.9	100.0
	Total	191	82.3	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	10	4.3		
	Total	41	17.7		
Total		232	100.0		

**11\_5 Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	56	24.1	28.9	28.9
	Delvis uenig	34	14.7	17.5	46.4
	Verken/eller	50	21.6	25.8	72.2
	Delvis enig	44	19.0	22.7	94.8
	Svært enig	10	4.3	5.2	100.0
	Total	194	83.6	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	7	3.0		
	Total	38	16.4		
Total		232	100.0		

**11\_6 Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	4	1.7	2.1	2.1
	Delvis uenig	8	3.4	4.1	6.2
	Verken/eller	28	12.1	14.4	20.5
	Delvis enig	59	25.4	30.3	50.8
	Svært enig	96	41.4	49.2	100.0
	Total	195	84.1	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	6	2.6		
	Total	37	15.9		
Total		232	100.0		

**11\_7 Jeg har opplevd å få bot/advarel for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	167	72.0	86.1	86.1
	Delvis uenig	6	2.6	3.1	89.2
	Verken/eller	15	6.5	7.7	96.9
	Delvis enig	2	.9	1.0	97.9
	Svært enig	4	1.7	2.1	100.0
	Total	194	83.6	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	7	3.0		
	Total	38	16.4		
Total		232	100.0		

**11\_8 Jeg vil være et forbilde for barna mine**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	11	4.7	6.3	6.3
	Delvis uenig	5	2.2	2.9	9.2
	Verken/eller	63	27.2	36.2	45.4
	Delvis enig	24	10.3	13.8	59.2
	Svært enig	71	30.6	40.8	100.0
	Total	174	75.0	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	27	11.6		
	Total	58	25.0		
Total		232	100.0		

**11\_9 Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	29	12.5	14.9	14.9
	Delvis uenig	21	9.1	10.8	25.6
	Verken/eller	39	16.8	20.0	45.6
	Delvis enig	47	20.3	24.1	69.7
	Svært enig	59	25.4	30.3	100.0
	Total	195	84.1	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	31	13.4		
	System	6	2.6		
	Total	37	15.9		
Total		232	100.0		



## **Beskrivelse av svarene avgitt i spørsmål nummer 11**

### **11\_1 Jeg er redd for å få bot**

Nesten halvparten av dem som har besvart denne påstanden har svart "svært uenig", og til sammen utgjør "svært uenig" og "delvis uenig" 64,6 %.

Svaralternativene "svært enig" eller "delvis enig" utgjør bare 14,3 %. Dette indikerer at for de aller fleste er ikke muligheten for å få bot avgjørende for om de bruker sikkerhetsbelte eller ei.

### **11\_2 Jeg føler meg tryggere når jeg følger bussjåførens råd om å bruke det**

Her peker svarene i motsatt retning av forrige ledd. 78,5 % har svart "delvis enig" eller "svært enig", mens bare 9,4 % har svart at de er delvis eller svært uenige. Dette peker i retning av at trygghetsfølelsen ved å følge bussjåførens råd om å bruke sikkerhetsbelte kan være en faktor som påvirker folk til å bruke det.

### **11\_3 Jeg blir minnet på det av bussjåføren**

Her er det mer variasjon, men likevel mange som er delvis eller svært enig; 66,2 %. 15,6 % er delvis eller svært uenig – noe som fremdeles er en ganske lav andel. Basert på frekvensfordelingen ser det ut til at mange av dem som bruker sikkerhetsbelte gjør det på grunn av at de blir minnet på det av bussjåføren som gir beskjed om påbudet over mikrofon under reisen.

### **11\_4 Jeg blir minnet på det av at andre passasjerer bruker sikkerhetsbelte**

Det er mer variasjon ved dette leddet. Litt over halvparten har svart at de er svært uenig eller delvis uenig; 51,3 %. Tilnærmet en fjerdedel, 26,2 % har svart "delvis enig" eller "svært enig", men kun 5,2% har svart sistnevnte. Med andre ord: noen passasjerer blir minnet på å bruke sikkerhetsbelte av at andre bruker det, noen har ingen formening om dette påvirker, mens andre passasjerer overhodet ikke påvirkes av andres beltebruk.

### **11\_5 Jeg blir minnet på det av påbudsskilt i bussen**

Her er det nokså jevne resultater, men de peker mest i retning "uenig". Til sammen 27,9 % har svart at de er delvis eller svært enig i at de påvirkes til å

bruke sikkerhetsbelte på grunn av skilting i bussen. Sammenlignet har 46,4 % svart "delvis" eller "svært uenig".

### **11\_6 Jeg er redd for å bli skadd i en bussulykke**

Hele 79,5 % har svart at de er enig eller delvis enig, og kun 6,2 % er delvis eller svært uenig. Det vil si at påstanden kan ha en stor innvirkning på om folk velger å bruke sikkerhetsbelte eller ei.

### **11\_7 Jeg har opplevd å få bot/advarsen for ikke å ha på sikkerhetsbelte, og er nå mer påpasselig med å bruke det.**

Denne påstanden har så mange som 89,2 % sagt seg delvis eller svært uenig i, mens 3,1% er delvis eller svært enig. Dette henger godt sammen med variabel 11\_1 "Jeg er redd for å få bot". Det ser ut til at både risikoen for å få bot og sannsynligheten for å oppleve dette ikke er stor nok til at de blir påvirkende faktorer.

### **11\_8 Jeg vil være et forbilde for barna mine**

En åpenbar forklaring på hvorfor spørsmålsledd 11\_8 har en mye lavere svarfrekvens enn de andre leddene, er at noen av respondentene som svarte på spørsmål nr. 11 ikke har barn, og dermed unnlot å krysse av på dette leddet. Noen opplyste også om dette i marginen på spørreskjemaet. Likevel, av dem som svarte, oppga 54,6 % at det å være et forbilde for barna sine er en påvirkende faktor ved bruk av sikkerhetsbelte i buss. En stor andel, 27,2 %, har svart "verken/eller". Hvilket kan tyde på at de er usikre om de er enige eller ei, at de er likegyldige til påstanden, eller at noen av dem uten barn har krysset av på "verken/eller" siden det ikke fantes noe alternativ å krysse ut for dem uten barn. 9,2 % har svart at påstanden ikke er en påvirkende faktor.

### **11\_9 Jeg bruker det av vane og tenker ikke over det**

Omtrent halvparten, 54,4 %, har sagt seg delvis eller svært enig i påstanden. 25,6 % har svart at de er delvis eller svært uenige. Det er altså en viss overvekt av respondenter som er enige i varierende grad, og vane kan dermed være medvirkende til at en del passasjerer bruker sikkerhetsbelte i buss.

## Vedlegg 7: Spørsmål nummer 12 – frekvenser og beskrivelser

### Frekvensfordelinger for de ulike spørsmålsleddene

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
12_1 Jeg har aldri opplev å få bot/advarel for ikke å bruke sikkerhetsbelte	145	62.5%	87	37.5%	232	100.0%
12_2 Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%
12_3 Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%
12_4 Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%
12_5 Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%
12_6 Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden nesten ingen andre gjør det	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%
12_7 Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss	146	62.9%	86	37.1%	232	100.0%

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	30	12.9	20.7	20.7
	Delvis uenig	7	3.0	4.8	25.5
	Verken/eller	28	12.1	19.3	44.8
	Delvis enig	22	9.5	15.2	60.0
	Svært enig	58	25.0	40.0	100.0
	Total	145	62.5	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	25	10.8		
	Total	87	37.5		
Total		232	100.0		

**12\_2 Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	32	13.8	21.9	21.9
	Delvis uenig	10	4.3	6.8	28.8
	Verken/eller	28	12.1	19.2	47.9
	Delvis enig	37	15.9	25.3	73.3
	Svært enig	39	16.8	26.7	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

**12\_3 Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	34	14.7	23.3	23.3
	Delvis uenig	16	6.9	11.0	34.2
	Verken/eller	39	16.8	26.7	61.0
	Delvis enig	37	15.9	25.3	86.3
	Svært enig	20	8.6	13.7	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

**12\_4 Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	38	16.4	26.0	26.0
	Delvis uenig	28	12.1	19.2	45.2
	Verken/eller	31	13.4	21.2	66.4
	Delvis enig	40	17.2	27.4	93.8
	Svært enig	9	3.9	6.2	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

**12\_5 Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	27	11.6	18.5	18.5
	Delvis uenig	15	6.5	10.3	28.8
	Verken/eller	11	4.7	7.5	36.3
	Delvis enig	42	18.1	28.8	65.1
	Svært enig	51	22.0	34.9	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

**12\_6 Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden nesten ingen andre gjør det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	103	44.4	70.5	70.5
	Delvis uenig	16	6.9	11.0	81.5
	Verken/eller	17	7.3	11.6	93.2
	Delvis enig	6	2.6	4.1	97.3
	Svært enig	4	1.7	2.7	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

**12\_7 Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhetsbelte i buss**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	34	14.7	23.3	23.3
	Delvis uenig	27	11.6	18.5	41.8
	Verken/eller	22	9.5	15.1	56.8
	Delvis enig	47	20.3	32.2	89.0
	Svært enig	16	6.9	11.0	100.0
	Total	146	62.9	100.0	
Missing	Ikke aktuelt, bruker aldri	62	26.7		
	System	24	10.3		
	Total	86	37.1		
Total		232	100.0		

## **Beskrivelse av svarene avgitt i spørsmål nummer 12**

### **12\_1 Jeg har aldri opplevd å få bot/advarel for ikke å bruke sikkerhetsbelte**

55,2 % har svart at de er delvis eller svært enig, og 25,5 % at de er delvis eller svært uenig. Dette taler for at det å aldri ha opplevd å få bot eller advarel for ikke å bruke sikkerhetsbelte kan være noe som påvirker folk til å fortsette å ikke følge påbudet.

### **12\_2 Det er ingen som sjekker om jeg bruker det uansett**

52 % har sagt seg delvis eller svært enig i denne påstanden, mens 28,7 % har svart at de er delvis eller svært uenig. I likhet med forrige påstand kan det at ingen sjekker bruk av sikkerhetsbelte være medvirkende til at folk velger å ikke benytte det.

### **12\_3 Hvis jeg blir tatt for ikke å bruke sikkerhetsbelte får det sannsynligvis ikke konsekvenser**

Dette spørsmålsleddet har fått noe jevnere besvarelser. 39 % har svart "delvis" eller "svært enig", og 34,3 % "delvis" eller "svært uenig". Dermed er et lite flertall enig i påstanden.

### **12\_4 Risikoen for å havne i en bussulykke er så liten at den kan jeg leve med**

Med 33,6 % delvis eller svært enige og 35,2 % delvis eller svært uenige, er resultatene for denne påstanden svært jevne. Påstanden ser ut til å kunne påvirke nesten like sterkt i begge retninger; noen påvirkes av at de mener risikoen for en bussulykke er så lav at de kan leve med den, mens litt flere mener at dette ikke påvirker dem.

### **12\_5 Av vane bruker jeg det ikke, og tenker ikke over det**

Prosentvise besvarelser for denne variabelen er 63,7 % "delvis" eller "svært enig" og 28,8 % "delvis" eller "svært uenig". At det er en innarbeidet vane å ikke bruke sikkerhetsbelte i buss ser ut til å kunne bidra til å forklare den manglende

beltebruken.

### **12\_6 Det er flaut å bruke sikkerhetsbelte i buss siden nesten ingen andre gjør det**

Besvarelsene peker sterkt i én retning; kun 6,8 % er delvis eller svært enig mens hele 81,5 % er delvis eller svært uenig. Det å være flau over å bruke sikkerhetsbelte i buss ser ikke ut til å være av nevneverdig betydning for beltebruken.

### **12\_7 Det er ubehagelig/upraktisk å ha på sikkerhet i buss**

Svarene er veldig jevne for denne påstanden, og kan dermed ha omtrent like mye påvirkning som ingen påvirkning på beltebruk. 43,2% har sagt seg delvis eller svært enig, og 41,8 % er delvis eller svært uenig.

## Vedlegg 8: Spørsmål nummer 14 – frekvenser og beskrivelser

### Frekvensfordelinger for de ulike spørsmålsleddene

#### 14\_1 Opplevd: Vært innblandet i/sett på nært hold en bilulykke

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	93	40.1	40.6	40.6
	Ja, Ingen påvirkning	17	7.3	7.4	48.0
	Ja, liten påvirkning	25	10.8	10.9	59.0
	Ja, vet ikke	11	4.7	4.8	63.8
	Ja, noe påvirkning	41	17.7	17.9	81.7
	Ja, stor påvirkning	42	18.1	18.3	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
Total		232	100.0		

#### 14\_2 Opplevd: Vært innblandet i/sett på nært hold en bussulykke

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	211	90.9	92.1	92.1
	Ja, Ingen påvirkning	3	1.3	1.3	93.4
	Ja, liten påvirkning	4	1.7	1.7	95.2
	Ja, noe påvirkning	6	2.6	2.6	97.8
	Ja, stor påvirkning	5	2.2	2.2	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
Total		232	100.0		



**14\_3 Opplevd: Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	40	17.2	17.5	17.5
	Ja, Ingen påvirkning	28	12.1	12.2	29.7
	Ja, liten påvirkning	44	19.0	19.2	48.9
	Ja, vet ikke	20	8.6	8.7	57.6
	Ja, noe påvirkning	79	34.1	34.5	92.1
	Ja, stor påvirkning	18	7.8	7.9	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
	Total	232	100.0		

**14\_4 Opplevd: Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	153	65.9	66.8	66.8
	Ja, Ingen påvirkning	6	2.6	2.6	69.4
	Ja, liten påvirkning	14	6.0	6.1	75.5
	Ja, vet ikke	10	4.3	4.4	79.9
	Ja, noe påvirkning	37	15.9	16.2	96.1
	Ja, stor påvirkning	9	3.9	3.9	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
	Total	232	100.0		

## **Beskrivelse av svarene avgitt i spørsmål nummer 14**

### **14\_1 Vært innblandet i/sett på nært hold en bilulykke**

Til sammen 136 svarte bekreftende på dette alternativet. Av disse mener 61 % å ha blitt påvirket i varierende grad til å bruke eller øke bruken av sikkerhetsbelte ved bussreiser. 30,9 % har svart at denne erfaringen har gitt ingen eller liten påvirkning i beltebruk.

### **14\_2 Vært innblandet i/sett på nært hold en bussulykke**

Kun 18 av respondentene svarte ja på dette spørsmålet. Med en så liten svarprosent og i tillegg jevne resultater for grad av påvirkning, vil resultatene få dårlig kvalitet når det gjelder validitet og reliabilitet. De er derfor utelatt i videre analyse og drøfting.

### **14\_3 Lest/sett/hørt i media om bussulykker det siste halve året**

189 respondenter svarte at de har lest, sett eller hørt i media om bussulykker det siste halve året. 51,3 % av disse oppga at de har blitt påvirket i varierende grad til å bruke eller øke bruken av sikkerhetsbelte i buss som følge av dette. 38,1 % rapporterte liten eller ingen påvirkning.

### **14\_4 Lest/sett/hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss**

Få har lest, sett eller hørt i media om bruk av sikkerhetsbelte i buss. 76 respondenter har svart ja, og av disse oppga 60,5 % noe eller stor påvirkning på bruk eller økning i bruk av sikkerhetsbelte. 26,3 % mener at det har ikke har påvirket dem i det hele tatt, eller har påvirket dem i liten grad.

## Vedlegg 9: Spørsmål nummer 15 – frekvenser og beskrivelser

### Frekvensfordelinger for de ulike spørsmålsleddene

	Case Processing Summary					
	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
15_1 Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikksikkerhet	230	99.1%	2	.9%	232	100.0%
15_2 Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko, som bl.a. påbud om sikkerhetsbelter i buss	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%
15_3 Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%
15_4 Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%
15_5 Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%
15_6 Jeg ville brukt sikkerhetsbelte i buss oftere dersom noen hadde sjekket det	229	98.7%	3	1.3%	232	100.0%
15_7 Bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%
15_8 Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag	231	99.6%	1	.4%	232	100.0%

#### 15\_1 Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikksikkerhet

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Svært uenig	7	3.0	3.0	3.0
Delvis uenig	29	12.5	12.6	15.7
Verken/eller	32	13.8	13.9	29.6
Delvis enig	122	52.6	53.0	82.6
Svært enig	40	17.2	17.4	100.0
Total	230	99.1	100.0	
Missing System	2	.9		
Total	232	100.0		

**15\_2 Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko, som bl.a. påbud om sikkerhetsbelter i buss**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	8	3.4	3.5	3.5
	Delvis uenig	2	.9	.9	4.3
	Verken/eller	25	10.8	10.8	15.2
	Delvis enig	69	29.7	29.9	45.0
	Svært enig	127	54.7	55.0	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

**15\_3 Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	55	23.7	23.8	23.8
	Delvis uenig	60	25.9	26.0	49.8
	Verken/eller	44	19.0	19.0	68.8
	Delvis enig	47	20.3	20.3	89.2
	Svært enig	25	10.8	10.8	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

**15\_4 Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	8	3.4	3.5	3.5
	Delvis uenig	9	3.9	3.9	7.4
	Verken/eller	35	15.1	15.2	22.5
	Delvis enig	89	38.4	38.5	61.0
	Svært enig	90	38.8	39.0	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

**15\_5 Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	14	6.0	6.1	6.1
	Delvis uenig	25	10.8	10.8	16.9
	Verken/eller	59	25.4	25.5	42.4
	Delvis enig	74	31.9	32.0	74.5
	Svært enig	59	25.4	25.5	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

**15\_6 Jeg ville brukt sikkerhetsbelte i buss oftere dersom noen hadde sjekket det**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	31	13.4	13.5	13.5
	Delvis uenig	28	12.1	12.2	25.8
	Verken/eller	35	15.1	15.3	41.0
	Delvis enig	72	31.0	31.4	72.5
	Svært enig	63	27.2	27.5	100.0
	Total	229	98.7	100.0	
Missing	System	3	1.3		
Total		232	100.0		

**15\_7 Bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært uenig	90	38.8	39.0	39.0
	Delvis uenig	58	25.0	25.1	64.1
	Verken/eller	40	17.2	17.3	81.4
	Delvis enig	29	12.5	12.6	93.9
	Svært enig	14	6.0	6.1	100.0
	Total	231	99.6	100.0	
Missing	System	1	.4		
Total		232	100.0		

**15\_8 Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Svært uenig	4	1.7	1.7	1.7
Delvis uenig	6	2.6	2.6	4.3
Verken/eller	78	33.6	33.8	38.1
Delvis enig	52	22.4	22.5	60.6
Svært enig	91	39.2	39.4	100.0
Total	231	99.6	100.0	
Missing				
System	1	.4		
Total	232	100.0		

**Beskrivelse av svarene avgitt i spørsmål nummer 15****15\_1 Jeg har stor tillit til myndighetenes avgjørelser om trafikksikkerhet**

De fleste, 70,4% har sagt seg delvis eller svært enig i påstanden. 15,7 % har svart at de er delvis eller svært uenig. Dermed ser det ut til at de majoriteten av respondentene har tiltro til myndighetenes avgjørelser når det gjelder trafikksikkerhet.

**15\_2 Det er viktig at norske myndigheter iverksetter tiltak mot transportrisiko, som blant annet påbud om sikkerhetsbelter i buss**

I likhet med forrige påstand har også denne mange som har svart "delvis" eller "svært enig", nemlig hele 84,9 %. Kun 4,3 % har svart at de er delvis eller svært uenig. Disse andelene indikerer at de fleste respondentene mener trafikksikkerhetstiltak fra myndighetene er viktige.

**15\_3 Det er ikke rart at folk bryter lover og regler i Norge ettersom mange av dem er unødvendige**

31,1 % har svart "delvis" eller "svært enig". 49,8 % har svart "delvis" eller "svært uenig". Ved denne påstanden er svarene litt jevnere, men med en overvekt av uenige.

#### **15\_4 Sikkerhetsbelter i buss gjør at jeg føler meg tryggere**

Veldig mange har sagt seg delvis eller svært enig i påstanden; til sammen 77,5 %. Bare 7,3 % har svart "delvis" eller "svært uenig". Svarene tilsier at det helt klart gir en trygghetsfølelse at bussene er utstyrt med sikkerhetsbelter.

#### **15\_5 Det burde vært strengere håndhevelse av påbudet om å bruke sikkerhetsbelte i buss**

57,5 %, har svart at de er delvis eller svært enig i strengere håndhevelse av beltepåbudet. Respondenter som er delvis eller svært uenige i påstanden teller ikke mer enn 16,9 %. Strengere håndhevelse av påbudet er dermed noe over halvparten vil være enig i dersom utvalget er representativt.

#### **15\_6 Jeg ville brukt sikkerhetsbelte i buss oftere dersom noen hadde sjekket det**

Også denne påstanden har fått delvis eller svært enige besvarelser fra over halvparten av respondentene, nemlig 58,9 %. 25,8 % har svart "delvis" eller "svært uenig". At beltebruken blir sjekket ser ut til å kunne påvirke mange til å benytte sikkerhetsbelte oftere.

#### **15\_7 Bruk av sikkerhetsbelte i buss kan gi skadelige konsekvenser i en ulykke**

Her peker svarene mer i retning av uenig. Bare 18,7 % har svart at de er delvis eller svært enige i påstanden, mens 64,1 % har svart at de er uenige i varierende grad. Hovedtendensen ved denne påstanden er at de fleste ikke mener at bruk av sikkerhetsbelte kan gi skadelige konsekvenser ved en ulykke.

#### **15\_8 Jeg skulle ønske at det fantes sikkerhetsbelter i flere busser enn det gjør i dag**

En stor andel av respondentene er enige i dette utsagnet. 61,9 % har svart at de er delvis eller svært enige. Bare 4,3 % har svart "delvis" eller "svært uenig". Mange ser altså ut til å ønsker flere busser med sikkerhetsbelte, i følge disse svarene.