

Undersøkelse av passasjerens risikopersepsjon i forbindelse med helikopterreise offshore.



Masteroppgave i samfunnssikkerhet

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

Maja Wasilewska

1 August 2019



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE


| | |
|--|--|
| Studieprogram/spesialisering: Masterstudium i Samfunnssikkerhet | Vårsemesteret, 2019 Åpen |
| Forfatter: Maja Wasilewska |  (signatur forfatter) |
| Fagansvarlig: Veileder(e): Kenneth A. Pettersen | |
| Tittel på masteroppgaven: Undersøkelse av passasjerens risikopersepsjon i forbindelse med helikopterreise offshore Engelsk tittel: Study of passengers' risk perception regarding offshore helicopter transport | |
| Studiepoeng: 30 | |
| Emneord: Risikopersepsjon, risikokommunikasjon og tillit, risikopersepsjon og media, helikoptertransport offshore | Sidetail: 77 + vedlegg/annet: 58 Stavanger, 1 August 2019 |

Table of Contents

| | |
|---|------------|
| Forside | i |
| Sammendrag | v |
| Forord | vii |
| 1. Innledning | 1 |
| 1.1. Bakgrunn | 1 |
| 1.2. Begrunnelse for valg av problemstilling | 2 |
| 1.3. Problemstilling og forskningsspørsmål | 2 |
| 1.4. Avgrensning | 3 |
| 1.5. Innhold og fremgangsmåte | 3 |
| 1.6. Begrepsavklaring | 4 |
| 2. Kontekst | 5 |
| 2.1. Petroleumsvirksomhetens katastrofer og ulykker | 5 |
| 2.2. Ulike aktører knyttet til helikoptertransport | 7 |
| 2.3. Helikopteroperasjon | 7 |
| 2.4. Helikoptersikkerhet og arbeidsmiljøstudie fra 1998 | 10 |
| 3. Teori | 11 |
| 3.1. Risiko | 11 |
| 3.2. Risikopersepsjon | 12 |
| 3.2.1 Faktorer som påvirker risikopersepsjon | 13 |
| 3.2.1.1. Egenskaper ved risikokilden | 14 |
| 3.2.1.2. Egenskaper ved person | 16 |
| 3.2.1.3. Egenskaper ved samfunnet | 18 |
| 3.3. Risikopersepsjon og media | 19 |
| 3.4. Risikokommunikasjon og tillit | 21 |
| 3.5. Analysemodell | 25 |
| 4. Metode | 27 |
| 4.1. Mulige metodiske tilnærminger | 27 |
| 4.2. Valg av forskningsdesign | 28 |
| 4.3. Datainnsamling – spørreundersøkelse | 29 |
| 4.3.1. Populasjon og utvalg | 29 |
| 4.3.2. Datainnsamling | 30 |
| 4.3.3. Analyse | 32 |
| 4.4. Verifisering – metodekritikk | 33 |
| 4.4.1. Reliabilitet | 33 |
| 4.4.2. Validitet | 34 |
| 4.4.3. Metodekritikk, svakheter ved valg av metode | 35 |
| 5. Resultater, analyse | 38 |
| 5.1. Demografiske kjennetegn | 38 |
| 5.2. Helse | 38 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 5.3. | Selskapstilhørighet og erfaring offshore | 39 |
| 5.4. | Reise til installasjon | 39 |
| 5.5. | Deltaking på sikkerhetskurs / involvert i ulykker | 40 |
| 5.6. | Generelle forhold ved helikopterreise | 40 |
| 5.7. | Erfaringer under helikopterturen, psykiske og atferdsmessige reaksjoner | 44 |
| 5.8. | Forhold som kan påvirke ubehag | 46 |
| 5.9. | Komfort og miljø i helikopteret | 47 |
| 5.10. | Passasjerens interesser | 48 |
| 5.11. | Tillit | 49 |
| 5.12. | Informasjon | 50 |
| 5.13. | Passasjerens vurdering av mulige tiltak | 50 |
| 5.14. | Multivariate analyser | 52 |
| 6. | Diskusjon..... | 59 |
| 6.1. | Egenskaper som påvirker opplevelse av risiko | 59 |
| 6.1.1. | Egenskaper ved person | 59 |
| 6.1.2. | Egenskaper ved risikokilde | 65 |
| 6.1.3. | Egenskaper ved samfunnet | 67 |
| 6.2. | Hoved faktorer som forklarer risikoopplevelse i forbindelse med helikopterflyving..... | 69 |
| 6.2.1. | Situasjon og kontekst | 69 |
| 6.2.2. | Informasjon | 70 |
| 6.2.3. | Media | 72 |
| 6.2.4. | Komfort | 73 |
| 7. | Konklusjon | 75 |
| 7.1. | Forslag til videre forskning..... | 76 |
| | References..... | 1 |
| | Vedlegg..... | 1 |

Sammendrag

Hverdagen til offshore ansatte består blant annet av helikopterreiser. De har ingen muligheter til å velge en annen type transport til jobben. Denne masteroppgaven tar for seg disse passasjerenes risikopersepsjon i forbindelse med helikopterflyvning. Som en del av dette prosjektet blir passasjerenes risikoopplevelse sammenlignet med en undersøkelse som ble utført for 21 år siden av Terje Lie og Arne Ringstad (Lie & Ringstad, 1998). Hensikten med denne studien har vært å undersøke ulike faktors påvirkning på opplevd trygghet. Studien problemstilling, som er relatert til oppgavens hovedmålsetting, er som følger: *Vurderes den opplevde risikoen tilknyttet helikopter transport annerledes enn for 21 år siden, og hva kan ha påvirket endringer?*

Prosjektet har blitt gjennomført som en kvantitativ studie i form av en spørreundersøkelse på internett. En link med undersøkelsen ble sendt ut til medlemmene i fagforeningen «Lederne». Svarprosenten ble totalt på 66.

Det er flere faktorer som har betydning for hvordan passasjerer vurderer og tar beslutninger om risiko. Personlige egenskaper og demografiske faktorer som kjønn, alder, helse, miljøtilhørighet, tankeprosesser og kunnskap har vist seg å ha en signifikant sammenheng med opplevd risiko. Videre er det funnet at frivillighet og egenkontroll påvirker i stor grad deltageres opplevde trygghet ved helikopterflyving. Det var også en tydelig sammenheng mellom opplevd risiko og medias framstilling av helikopterulykker. Manglende informasjon viste seg å være en av de største utfordringene og en av faktorene som i høyest grad påvirker passasjerenes risikoopplevelse. I tillegg viser funnene at opplevd komfort spiller stor rolle på deltageres risikopersepsjon.

Resultatene fra studien viser at risikovurdering av helikoptertransport offshore har endret seg i løpet av de siste 21 årene. Det er flere deltagere i dag enn for 21 år siden som synes at helikoptertransport er en trygg måte å reise på. Det anslås at det er 3 prosent av passasjerene mot 5 prosent i 1998 som opplever kontinuerlig angst i forbindelse med helikopterflyving. Risikopersepsjon er et sammensatt fenomen. Det er en kombinasjon av flere faktorer som inntreffer samtidig, og som spiller inn på endring av passasjerenes opplevelse av risiko.

Funnene indikerer at det er et stort behov for informasjon knyttet til helikopterets virkemåte, samt informasjon på heliporten og under flyvning. Manglende informasjon har negativ effekt på opplevelse av risiko. Derfor er det viktig med forbedring av risikokommunikasjon. Dette for å blant annet bygge opp tilliten til aktører tilknyttet helikoptervirksomhet, samt for å sikre at risikoinformasjon ikke blir feilformidlet. Resultatene viser at det er en tendens til at media i stor grad har en negativ påvirkning på passasjerenes opplevelse av risiko i forbindelse med helikopterflyvning. Da media er en av hovedkanalene for risikokommunikasjon, er det vesentlig med godt samarbeid mellom dem og alle involverte parter i helikopteroperasjoner.

Forord

Denne oppgaven markerer slutten på Masterstudiet mitt innen samfunnssikkerhet ved det teknisk – naturvitenskapelige fakultetet på Universitetet i Stavanger. Jobben med denne oppgaven har vært veldig utfordrende, men også utrolig interessant og lærerik.

Jeg ønsker å rette en stor takk til alle som har gjort det mulig å skrive denne oppgaven. Tusen takk til senior rådgiver hos Lederne Bjørn – Arild Samuelsen, som har gitt meg mulighet til å sende ut spørreundersøkelsen. En stor takk til alle medlemmene i fagforeningen Lederne som tok seg tid til å svare på spørreundersøkelsen. Uten dere hadde ikke studien vært mulig å gjennomføre.

Tusen takk til IRIS samfunnsforskning for tillatelse til å bruke spørsmål fra spørreundersøkelsen til Lie og Ringstad. Jeg vil også rette en stor takk til Gunnar Thesen for all hjelp med SPSS.

Jeg vil også takke min venninne Tove Hofsten Pettersen for all motivasjon, gode råd og korrekturlesing.

En av de største takkene vil jeg overrekke til familie, som alltid har støttet meg og hatt troen på meg.

Til slutt ønsker jeg å si tusen takk til min dyktige og engasjerende veileder Kenneth A. Pettersen, som har bidratt med gode innspill og konstruktive tilbakemeldinger underveis i arbeidet med oppgaven.

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Denne studien har som hovedmål å undersøke og kartlegge passasjerens opplevelse av risiko ved helikoptertransport offshore. Risikopersepsjon omhandler hvordan mennesker oppfatter og vurderer risiko (Olsen O.E., 2016). Den 29. april 2016 styrtet et helikopter på vei fra Nordsjøen til Bergen. Helikopteret styrtet etter at rotoren løsnet. Alle personer om bord, 11 passasjerer og 2 piloter omkom. Ulykken fikk stor oppmerksomhet, både i media og blant offshore arbeidere. Den tragiske hendelsen ble omtalt i lang tid etter at den inntraff. Da granskningsrapporten ble lagt frem nærmere to år etter ulykken, skapte den på ny overskrifter i avisene. Dette kan ha påvirket risikobildet ved helikoptertransport.

Helikoptertransport er en del av den risikoeksponeringen offshore arbeidere utsettes for. Det finnes flere studier som omhandler forbedring av sikkerhet i helikoptertransport. Det har allikevel vært svært lite fokus på passasjerenes risikopersepsjon. Den siste detaljerte undersøkelsen av opplevd risiko ble beskrevet i HSS-3 studiet i 2010 (Herrera I.A., 2010). RNNP rapporten fra 2017 viser at den største negative endringen når det gjelder opplevelse av risiko, er knyttet til fare for helikopterulykker (RNNP 2017, 2018). Det anses derfor som svært relevant å få et oppdatert bilde av hvordan situasjonen oppleves i dag, særlig etter Turøy – ulykken. Som en del av dette prosjektet kommer jeg til å sammenligne passasjerens risiko opplevelse med en undersøkelse som ble utført for 21 år siden av Terje Lie og Arne Ringstad (Lie & Ringstad, 1998). Deres studie fant sted nøyaktig et år etter Super Puma ulykken den 8. september 1997, hvor 12 personer omkom. Det vil si at konteksten for dette studiet har likhetstrekk med undersøkelsen som ble gjennomført for 21 år siden. Prosjektets formål er med dette å identifisere positive og negative trender, samt finne hovedfaktorer som spiller inn på opplevelse av risiko under helikopterflyving.

1.2. Begrunnelse for valg av problemstilling

Offshoreansatte har ingen andre valg muligheter enn helikopter når det gjelder transport til jobben. Hensikten med denne studien er å få oppdatert kunnskap om passasjerens syn på risikoopplevelsen ved bruk av helikoptertransport. Gjennom empiriske undersøkelser tilstrebes det å finne grunnleggende trekk ved helikopterreise som eventuelt forårsaker en negativ opplevelse. Disse fellestrekene kommer til å drøftes videre mot relevant teori.

1.3. Problemstilling og forskningsspørsmål

I dette kapitlet presenteres problemstillingen og forskningsspørsmål. Problemstillingen for dette studiet er som følger:

Vurderes den opplevde risikoen tilknyttet helikopter transport annerledes enn for 21 år siden, og hva kan ha påvirket endringer?

For å undersøke dette vil jeg se nærmere på følgende forskningsspørsmål:

- 1. Forklarer egenskaper ved risikokilden, person og samfunnet variasjon i opplevd risiko ved helikopterreisen?*
- 2. Hvilke faktorer har størst betydning for opplevd risiko relatert til helikoptertransport?*

Studien kommer til å inkludere både de fysiske og psykiske faktorer som påvirker risikobildet. Oppfatning av risiko er ikke et statisk fenomen, den endrer seg over tid (Boyesen, 2003). En person kan oppleve ulike situasjoner som ikke risikofylt, men dette kan endre seg på bakgrunn av påvirkning fra eksterne faktorer og forhold.

I følge HSS-3 studien (2010) er det flere forhold som har betydning for opplevd risiko. Disse ble kategorisert ut i fra de ulike fasene i helikoptertransporten: *heliporten, sikkerhetsvideoene, værforhold, ulyder og vibrasjoner, pilotadferd og informasjon,*

heliguardatferd på innretningene, overvekt og fedme, passasjerer med dispensasjon fra kurs, førstegangsreisende versus erfarne passasjerer.

Risikopersepsjon påvirkes også i stor grad av media. Medias fokus på kriser og katastrofer forsterker risikobildet. Derfor må vurdering av oppfattet risiko ved helikoptertransport ses på i sammenheng med medias dekning av siste hendelser og ulykker, både på Norsk og Engelsk sektor.

1.4. Avgrensning

Hovden mener at personlige egenskaper har stor innvirkning på opplevd risiko. Dette dreier seg blant annet om motiver og ferdigheter, samt egenkontroll og frivillighet (Hovden, 1981). Oppgaven er avgrenset til kun å studere passasjerens risikopersepsjon. De ansattes opplevelse av risiko i helikopterbransjen (f.eks.: helikopter piloter og teknikere) inkluderes ikke i denne studien.

I perioden 2005 – 2011 har helikoptertrafikken innenlands har hatt ti ganger større risiko for dødsulykke enn ved passasjertransporten offshore. I følge Sintef kan dette begrunnes med at: *«kundene i innenlandsmarkedet har ikke bare lavere kompetanse på sikkerhet, men også mer fokus på pris enn offshorekundene»* (Sintef, 2014). Dette prosjektet er begrenset kun til studier av offshore transport og ikke innenlands flyvning.

Spørreundersøkelsen vil kun bli sendt ut til medlemmene hos fagforening «Lederne».

1.5. Innhold og fremgangsmåte

Kapittel 1 presenterer studiens bakgrunn, problemstilling og forskningsspørsmål, samt avgrensninger og begrepsavklaringer.

Kapittel 2 beskriver kontekst for oppgaven: petroleumsvirksomhets katastrofer og ulykker, helikopteroperasjoner og ulike aktører knyttet til virksomheten. Det ses også på en studie fra 1998.

Kapittel 3 presenterer det teoretiske grunnlaget som skal brukes for å drøfte og besvare problemstillingen.

Kapittel 4 tar for seg den metodiske tilnærmingen, valg av forskningsdesign, datainnsamling og metodekritikk.

Kapittel 5 presenterer resultatene fra spørreundersøkelsen.

Kapittel 6 drøfter hovedfunn fra spørreundersøkelsen opp mot valgt teori.

Kapittel 7 presenterer konklusjon og forslag til videre forskning

1.6. Begrepsavklaring

Risiko: «I følge Aven og Renn (2010) refererer risiko til usikkerheten om og alvorligheten av hendelser og konsekvenser (eller resultater) av en aktivitet med hensyn til det mennesker verdsetter» (Engen, 2016, s. 80)

Risikopersepsjon beskriver hvordan enkelte individer sanser og vurderer risiko (Hovden, 1981). Risikopersepsjon er i følge Aven (2011) formet fra personlige opplevelser, sunn fornuft, kulturelle tradisjoner og kommunikasjon.

Risikokommunikasjon betyr å kommunisere informasjon om risiko og risikovurderinger mellom eksperter og allmennheten (administrasjonsdepartementet, 2009).

Tilbringertjenester kan defineres som alt helikopter trafikk tur / retur fra land til offshore destinasjoner.

Skytteltrafikk er helikopterflyving hvor avgang og ankomst er på en offshore innretning.

SAR operasjon er en redningsoperasjon (på engelsk: search and rescue)

HSS rapporter: Helikoptersikkerhetsstudie

ATC Air Traffic Control

Det er flere enkelte begrep som avklares gjennomgående i oppgaveteksten.

2. Kontekst

2.1. Petroleumsvirksomhetens katastrofer og ulykker

Petroleumsvirksomhet forbindes med stor risiko for ulykker med mulige katastrofale konsekvenser. Ulykker og katastrofer kan defineres som uønskede hendelser som forårsaker ulike typer skader på sentrale verdier (mennesker, materiell, miljø og omdømme). Omfanget på hendelsene og ressurser som behøves for å håndtere disse hendelsene skiller ulykker og katastrofe fra hverandre (Engen, 2016). En ulykke er en hendelse av mindre omfang og kan håndteres lokalt eller regionalt. En katastrofe har derimot større omfang. For å håndtere en katastrofe er det behov for ressurser nasjonalt og av og til internasjonalt. Man kan diskutere om Turøy ulykken kan kalles for en katastrofe eller ikke, men den hadde katastrofalt utfall for de som ble rammet. Denne hendelsen medførte tap av 13 menneskeliv og krevde større endringer i helikoptertransporten både nasjonalt og internasjonalt.

Den største katastrofen som har skjedd på norsk sokkel, var Alexander Kielland hendelsen den 27 mars 1980, hvor 123 mennesker omkom. (wikipedia Alexander Killand , 2019). Andre hendelser med katastrofale utfall (tap av flere menneskeliv) har vært knyttet til helikoptertransport. Av den grunn er det viktig og interessant å studere passasjerens opplevelse av risiko i forbindelse med flyvning. Under presenteres oversikt over de største helikopter ulykker i Norge:

** 29. april 2016: Et helikopter med 13 personer om bord styrtet ved i havet vest for Turøy i Øygarden på vei fra Gullfaks til Flesland i Bergen. Alle omkom.*

** 9. september 1997: Et Super Puma fra Helikopter Service med 12 mann om bord styrtet underveis fra Brønnøysund til Norne-skipet. Samtlige ble senere funnet omkommet.*

** 18. januar 1996: Et Super Puma-helikopter nødlandet i sjøen sørvest for Egersund. Alle de 18 om bord ble reddet av et redningshelikopter.*

** 12. august 1991: Et Bell 212 fra Helikopter Service med tre manns besetning krasjet under arbeid med flammetårnet på 2/4 S-plattformen på Ekofisk. Alle tre døde momentant.*

* 3. oktober 1990: Et Bell 214 ST fra Helikopter Service med fem mann om bord fløy inn i fjellet på øya Alden i Ytre Sogn under et redningsoppdrag. De fem om bord ble drept.

* 26. juni 1978: Den alvorligste helikopterulykken hittil i norsk oljehistorie. En S-61N fra Helikopter Service falt ned underveis fra Flesland til Statfjord A med 18 mennesker om bord. Samtlige omkom. 13 var nordmenn.

* 23. november 1977: 12 mennesker mistet livet da en S-61N fra Wiking Helikopter Service fløy rett i sjøen 30 nautiske mil øst for Ekofisk-senteret.

* 9. juli 1973: Fire mennesker omkom i den første helikopterulykken med dødsfall i norsk sektor da et Sikorsky S-61N fra Helikopter Service havarerte på vei fra boreriggen Gulftide på Ekofisk til Stavanger. (©NTB)

(Nettavisen Heli.ulykker , 2016)

Petroleumsindustrien har også vært preget av flere hendelser knyttet til forskjellige arbeidsulykker. Oljeselskapene setter stadig strengere krav, noe som har gjort sikkerheten offshore langt bedre. Likevel er det fortsatt ikke risikofritt å fly og jobbe offshore. Vi kan se resultatene av nye sikkerhetstiltak i tabell 1 som viser at antall døde i petroleumsvirksomheten har gått ned over tid. Året 2016 skiller seg ut på grunn av helikopterulykken på Turøy som trekker opp statistikken.

Tabell 1.

Antall døde i norsk petroleumsvirksomheten, fordelt på årsak og tidsepoke [\[rediger | rediger kilde \]](#)

| Periode | 1967-1979 | 1980-tallet | 1990-tallet | 2000-2009 | 2010-2016 | Samlet |
|-------------------------------------|-----------|-------------|-------------|-----------|-----------|--------|
| Konstruksjoner og maritime systemer | 6 | 134 | 0 | 1 | 1 | 142 |
| Helikopter | 34 | 0 | 15 | 0 | 13 | 62 |
| Fallulykker | 25 | 12 | 7 | 1 | 0 | 45 |
| Dykking | 10 | 6 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| Løfting | 3 | 0 | 2 | 3 | 0 | 8 |
| Arbeidsulykker på fartøyer | 1 | 1 | 3 | 3 | 0 | 8 |
| Brann og eksplosjon | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Boreoperasjoner | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| Forgiftninger | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Andre | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| Samlet antall døde | 88 | 157 | 31 | 9 | 14 | 299 |

(wikipedia katastrofer, 2019)

2.2. Ulike aktører knyttet til helikoptertransport

Det er flere instanser som er involvert i helikoptervirksomheten på norsk sokkel. Oljedirektoratet og Luftfartstilsynet har myndighet og koordinerende ansvar for helikoptersikkerheten. Petroleurstilsynet er tilsynsmyndighet for arbeidsmiljø og sikkerhet knyttet til offshore industri. Luftfartstilsynet er et forvaltningsorgan med myndighetsansvar innen norsk sivil luftfart, men er direkte underlagt og rapporterer til Samferdselsdepartementet (Luftfartstilsynet, 2019). De har blant annet ansvar for tilsyn og regelverksutvikling for helikoptervirksomhet.

Offentlig sektor består av helikopteroperatører som lever tjenester til oljeselskaper. Videre kommer fagforeninger som skal fremme passasjerens interesser overfor arbeidsgiverne. Verneombud er passasjerens representant i HMS-spørsmål og skal ivareta deres interesser i saker som angår arbeidsmiljøet (verneombud og arbeidsmiljøutvalg, 2019). I tillegg til verneombud er det i virksomheter med over 50 ansatte lovpålagt å ha arbeidsmiljøutvalg (AMU). AMU «er et samarbeids-, rådgivende og besluttsende organ, og skal delta i arbeidet for et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten» (verneombud og arbeidsmiljøutvalg, 2019). Bedriftshelsetjeneste skal bistå med forebyggende arbeid innen HMS-arbeid (Arbeidstilsynet, 2019).

2.3. Helikopteroperasjon

Helikopteroperasjon omfatter all persontransport med helikopter relatert til petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. Det er per i dag 83 felt i produksjon i petroleumsvirksomheten til havs, med helikopterbasert i Bergen, Brønnøysund, Florø, Hammerfest, Kristiansund og Stavanger (Petroleum, 2019). I 2019 er det to helikopteroperatører som opererer på norsk sokkel: Bristow Norway AS og CHC Helikopter Service AS. Frem til 2016 var det to typer helikopter som var i operasjon på norsk sokkel: Sikorsky S-92 og Super Puma EC225. Etter Turøy ulykken ble det bestemt at kun en type helikopter som skal benyttes til personelltransport på norsk sokkel; Sikorsky S-92. Bakgrunnen for denne beslutningen var basert på at aktørene i den norske oljebransjen nektet å fly Super Puma EC225. Dette helikopteret viste seg å ha en mulig design feil i motoren, hvor små partikler kan lage en slitasje som igjen kan føre til utmattingsbrudd i hovedgirkassa. Per i dag finnes det ingen andre typer helikopter på markedet med samme rekkevidde og sete kapasitet som kan erstatte

EC225. Problemet med å kun benytte en helikoptertype, er at det finnes risiko for at all offshore transport stopper dersom S-92 også må tas ut av drift.

Helikoptertransport kan fordeles i to hovedkategorier: tilbringertjenester og skytteltrafikk. Tilbringertjenester kan defineres som all trafikk tur / retur land og offshore destinasjoner. I tillegg har vi skytteltrafikk hvor avgang og ankomst er på en offshore innretning. Tabell 2 viser antall flytimer og personflytimer for tilbringertrafikk, samt antall passasjerer som ble transportert mellom innretninger i løpet av et år. Antall personflytimer har variert de siste 20 årene, men har vært over 600 000 timer per år fram til oljekrisen i 2014. Fra 2015 ser vi betydelig nedgang i antall flytimer, med den største nedgangen året 2016 hvor Turøy ulykken skjedde. Grunnen til den store nedgangen i 2016, er hovedsakelig at all EC225 flyvning ble stanset og det tok tid før S92 overtok all helikopter operasjon i Nordsjøen.

Tabell 2. Oversikt over antall flytimer og personflytimer, norsk sektor 1990-2018

| År | Trafikkvolumet | År | Tilbringertjeneste | | Skytteltrafikk | |
|------|----------------|------|--------------------|----------------|----------------|-------------|
| | Personflytimer | | Flytimer | Personflytimer | Flytimer | Passasjerer |
| 1990 | 529 793 | 2000 | 39 887 | 629 000 | 5 352 | 136 785 |
| 1991 | 617 400 | 2001 | 40 670 | 676 821 | 5 692 | 137 876 |
| 1992 | 581 590 | 2002 | 38 016 | 634 513 | 5 140 | 124 145 |
| 1993 | 587 480 | 2003 | 38 877 | 616 559 | 5 356 | 119 733 |
| 1994 | 492 085 | 2004 | 36 269 | 611 811 | 5 517 | 115 259 |
| 1995 | 504 872 | 2005 | 38 280 | 637 282 | 5 279 | 110 802 |
| 1996 | 566 329 | 2006 | 39 899 | 590 370 | 5 088 | 113 604 |
| 1997 | 640 419 | 2007 | 40 834 | 653 953 | 4 458 | 110 592 |
| 1998 | 721 570 | 2008 | 41 888 | 782 615 | 4 509 | 120 984 |
| 1999 | 666 950 | 2009 | 43 491 | 767 319 | 4 232 | 114 126 |
| | | 2010 | 46 327 | 777 433 | 4 352 | 108 636 |
| | | 2011 | 48 882 | 747 540 | 4 059 | 106 809 |
| | | 2012 | 52 675 | 814 544 | 4 072 | 129 182 |
| | | 2013 | 54 404 | 861 595 | 3 291 | 111 629 |
| | | 2014 | 55 018 | 863 884 | 3 142 | 115 079 |
| | | 2015 | 42 557 | 557 867 | 2 767 | 76 005 |
| | | 2016 | 36 755 | 453 725 | 2 036 | 86 555 |
| | | 2017 | 35 408 | 501 525 | 2 454 | 92 306 |
| | | 2018 | 38 346 | 569 631 | 2 837 | 64 436 |

(Samferdselsdepartementet, 2002), (Petroleumstilsynet, 2018)

Helikoptertransport offshore er en veldig kompleks operasjon og derfor like sårbar som det samfunnet vi lever i. Det er flere faktorer som påvirker sårbarhet i helikopterbransjen, blant annet: teknologiske endringer, økende kostnads- og effektiviseringpress og tidspress. For å redusere sårbarheten og øke sikkerheten ved personelltransport med helikopter, er det et stort fokus på regulering og HMS arbeid. En del av arbeidet med sikkerheten er samarbeidet mellom petroleumsnæringen, helikopterbransjen, fagforeninger, myndigheter og forskning som i felleskap lager Helikoptersikkerhetsstudier (HSS). Disse studiene fremstilles i rapporter, som ser på utviklingstrekk innen helikoptersikkerhetsområdet og gir relevant statistikk over ulykker og hendelser. I rapportene fremlegges også anbefalinger til tiltak som vil kunne forbedre sikkerheten (Kråkenes T., 2017). Den første rapporten HSS-1 tar for seg perioden 1966-1990, HSS-2 fokuserer på perioden 1990-1998, HSS-3 vektlegger perioden 1990-2010. HSS-3b oppdaterte HSS-3 med perioden 2010-2019 (Kråkenes T., 2017).

På bakgrunn av disse rapportene har oljeselskapene og myndighetene innført flere nye begrensninger når det gjelder helikopterflyving. Videre nevnes noen eksempler på endringer i prosedyrer som ble innført etter at HSS rapporter ble offentliggjort. Noen oljeselskap, blant annet Equinor, har innført begrensning på antall mellomlandinger under tilbringerflyvning. Det er ingen tilbringerflyvning i vær med signifikant bølgehøyde på 8 meter i dagslys og 6 meter i mørket. Dette grunnet helikoptrenes begrensninger på nødflyteutstyr. Dette gjelder ikke SAR operasjoner. Et annet krav fra 2015, gjelder størrelsesbegrensning på passasjerene. Det er ikke lov å frakte passasjerene som er for store til å benytte alternative rømningsveier: «push-out» vinduene.

HSS-3 rapporten fra 2010 beskriver i tillegg hvordan et utvalg av passasjerer opplever risiko. I fem gruppeintervjuer ble det analysert 43 fortellinger fra hendelser. Resultatene viste at opplevelsen av angst / frykt ikke var like problematisk som det fysiske miljøet i helikoptrene. Det ble anslått at fem prosent av passasjerene var plaget av sterk og kontinuerlig angst i forbindelse med helikoptertransport (Herrera I.A., 2010). I rapport HSS-3b fremlegges det kun en anbefaling om videre kartlegging av i

hvor stor grad ulykker og hendelser påvirker passasjerens opplevelse av risiko (Kråkenes T., 2017).

Denne studien kommer til å fokusere på nettopp dette; passasjerer og deres risikopersepsjon. I neste kapittel skal jeg forklare hoved begrepene og teoriene som skal hjelpe til å analysere resultatene fra spørreundersøkelsen.

2.4. Helikoptersikkerhet og arbeidsmiljøstudie fra 1998

I denne oppgaven skal jeg sammenligne resultater fra spørreundersøkelsen i dette prosjektet med en studie som ble gjennomført for 21 år siden. 1998 studiet var et fellesprosjekt som skulle se på helikoptersikkerhet og arbeidsmiljø i forbindelse med helikoptertransport. Undersøkelsen fokuserte på passasjerenes opplevelse av angst og ubehag. Partene som samarbeidet om dette prosjektet var: Oljeindustriens Landsforening, Oljedirektoratet, Norges Rederiforbund og fagforbundene (NOPEF, OFS og Fellesforbundet). Rogalandsforskning bisto i forskningen og sendte ut en undersøkelse som dekket følgende områder: arbeidsmiljø, opplevd risiko, angst og ubehag, behov for kurs og opplæring, omfang av skytteltrafikk.

I denne studien har jeg fått tillatelse av IRIS International Research Institute of Stavanger (tidligere Rogalandsforskning) til å benytte samme spørreskjema som ble sendt ut for 21 år siden. Det ble nødvendig med små justeringer av skjema grunnet endringer i dagens situasjonen i dag, blant annet bruk av en helikoptertype. Jeg har også lagt til noen spørsmål som jeg synes var mer relevante for dette prosjektet.

3. Teori

I følgende kapittel presenteres teori som sammen med kontekst danner grunnlaget for besvarelse av studiens problemstilling.

3.1. Risiko

Dette studieprosjektet handler om opplevelse av risiko. Det er derfor viktig å redegjøre for risikobegrepet. Risiko handler om hva som kan skje i framtiden. Vi tar risiko hver dag, bevisst eller ubevisst. I følge Aven og Renn (2010) vil vi stå overfor en aller annen type risiko så lenge vi verdsetter ting eller tilstander, og tar avgjørelser mens vi står overfor usikkerhet. På bakgrunn av dette kan det hevdes at det ikke eksisterer absolutt sikkerhet eller risikofri atferd.

Det finnes flere definisjoner på risiko. Disse varierer ut i fra hvordan vi ser på risiko, hvilket perspektiv og teoretisk tilnærming som brukes som utgangspunkt for definisjon. Aven og Renn (2010) baserer sin definisjon på kombinasjon av usikkerhet og alvorlighetsgrad av hendelsesutfall; konsekvenser av en aktivitet med hensyn til det mennesker verdsetter (Engen, 2016). Her må det spesifiseres at hendelsesutfall ikke nødvendigvis trenger å være negativt. Av og til tar mennesker risiko for å vinne eller oppnå noe. For eksempel kan man investere penger i aksjer og dermed få gevinst fra utbytte eller ta en helikoptertur offshore for å tjene penger. Uavhengig av hvilket perspektiv som legges til grunn for synet på risiko, prøver man å finne ut hvordan en kan spesifisere usikkerhet knyttet til realisering av en hendelse og vurdere omfanget av mulige konsekvenser knyttet til mennesker, miljø, økonomi og / eller andre verdier (Aven, 2004). Det kan blant annet benyttes kvantitativ tilnærming for å analysere alvorlighetsgraden av en hendelse. Her ser vi på eventuelt økonomisk tap / gevinst, tap av menneskers liv eller ødeleggelse av et areal.

Det er likevel ikke enkelt å «tallfeste» en risiko. Grunnen til dette er at mennesker ser på og vurderer risiko individuelt. Ulike verdier, holdninger og erfaringer påvirker vår risikovurdering. Derfor mener Sheila Jasanoff (1986) at risiko er det samme som risikopersepsjon (Engen, 2016). Det vil si at opplevelse av risiko er basert på samfunnsmessige og kulturelle faktorer (Engen, 2016).

3.2. Risikopersepsjon

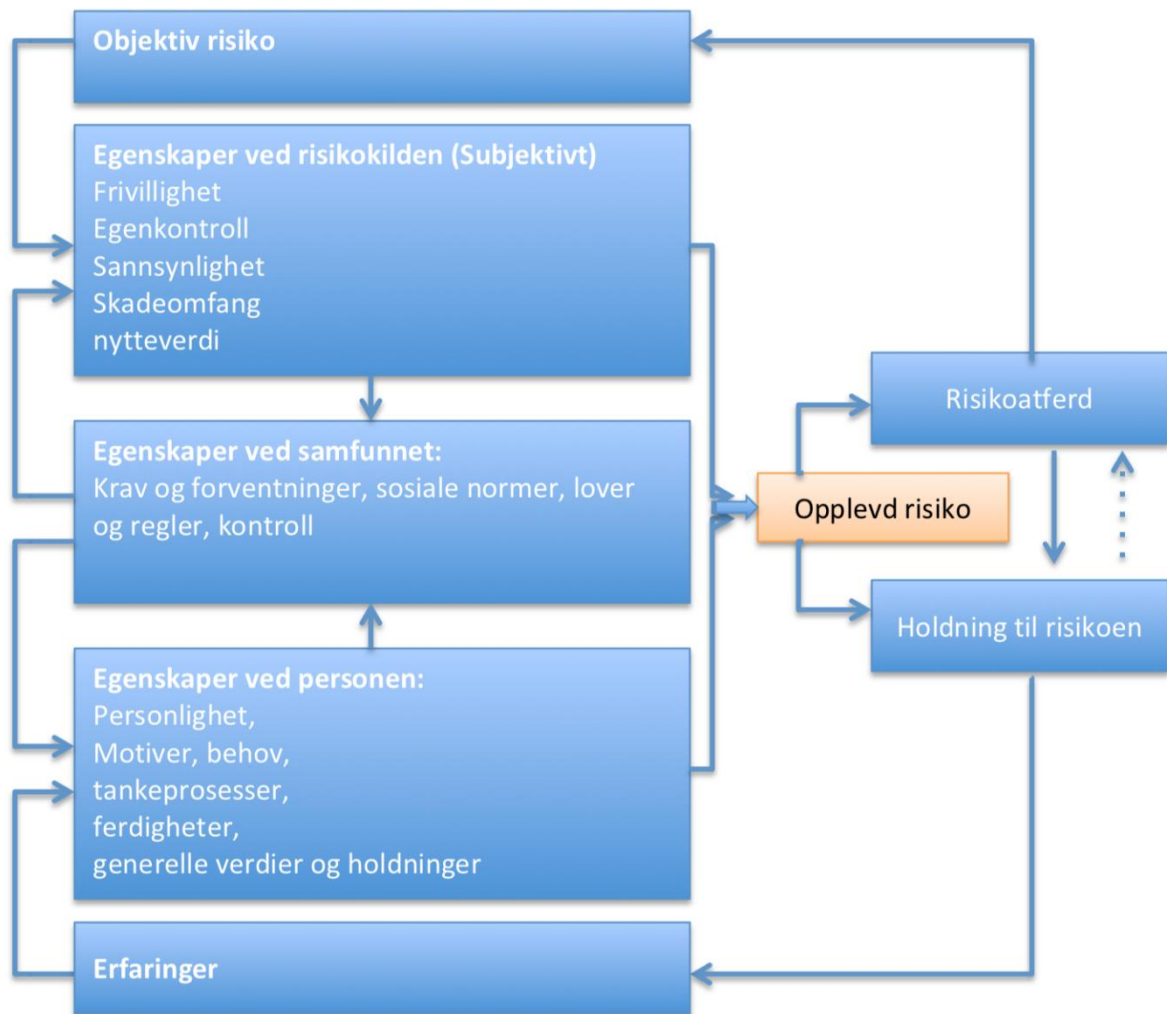
Risikopersepsjon har sitt utgangspunkt i kognitiv psykologi og omhandler hvordan mennesker forstår, opplever og vurderer risiko (Olsen O.E., 2016). Det er de intuitive risikovurderinger som blir påvirket av følelser og affektive prosesser. Renn (2008) ser på risiko som en mental modell, hvor mennesker responder på risiko ut i fra egne konstruksjoner og antakelser. Disse antakelsene kaller han for persepsjoner. Resultatet av menneskers vurdering av hendelser og eventuelle konsekvenser av disse hendelsene, kaller Renn for risikopersepsjon. Det er derfor ikke lenger den objektive risikoen og de statistiske sannsynlighetsberegninger som er i fokus. Her snakker vi om de subjektive vurderinger av sannsynlighet for at en hendelse skal skje, og hvor bekymret et individ er for konsekvenser av denne hendelsen: «*Perceived risk is the subjective assesment of the probability of a specified type of accident happening, and how concerned we are with such an accident (Rundmo, 1993:1)*» (Boyesen, 2003).

Risikopersepsjon er i følge Aven (2011) formet fra personlige opplevelser, sunn fornuft, kulturelle tradisjoner og kommunikasjon. Boyesen (2003) mener også at opplevd risiko varierer ut i fra individuelle forhold og den kulturen en er en del av.

I dette prosjektet kan vi relatere risikopersepsjon til en uønsket hendelse / ulykke med helikopter, hvor passasjerens risikopersepsjon står for en individuell vurdering av sannsynligheten for at denne hendelsen vil inntreffe og hvor bekymret passasjerene er for eventuelle konsekvenser. Det viser seg at mennesker har en tendens til å overestimere vurdering av antall dødsfall med sjeldne årsaker og underestimere dødsfall med mer vanlige årsaker (Boyesen, 2003). I tillegg er de mest rapporterte hendelser i avisene med på å overestimere tallene knyttet til risikopersepsjon (Boyesen, 2003). Turøy ulykken var en av de sentrale temaene i media i flere måneder etter hendelsen. Jeg skal forsøke å vise sammenhengen mellom passasjerenes vurdering av risiko i forbindelse med offshore reise i forhold til ulike faktorer som påvirker denne vurderingen.

3.2.1 Faktorer som påvirker risikopersepsjon

Hovden (1981) har utarbeidet en modell (Figur 2) hvor han viser samspill mellom egenskaper ved individet, risikokilden og samfunnet som påvirker risikopersepsjon. Objektiv risiko (definert som kombinasjon av sannsynlighet og konsekvens), subjektive egenskaper ved risikokilden, egenskaper ved samfunnet, egenskaper ved personen og erfaringer har gjensidig påvirkning på hverandre. Sammen vil disse faktorene påvirke opplevd risiko. Videre spiller den opplevde risikoen inn på den enkeltes holdning til risiko og risikoatferd, som igjen har gjensidig påvirkning på hverandre og endrer opplevelse av objektiv risiko og erfaringer hos det enkelte individ.



Figur 1. Faktorer som påvirker opplevd risiko, risikoatferd og holdning til risiko (Hovden, 1981)

3.2.1.1. Egenskaper ved risikokilden

Hovden mener at «risiko – opplevelsen blir sett på som resultat av et samspill mellom egenskaper ved personen og egenskaper ved risikokilden» (Hovden, 1981, s. 5). Opplevd risiko kan maksimeres eller minimaliseres i forhold til ulike kjennetegn ved risikokilden (Boyesen, 2003). De mest karakteristiske egenskaper ved risikokilden er: frivillighet, egen kontroll, sannsynlighet, skadeomfang og nytteverdi.

Vi opplever risiko som har synlige og umiddelbare konsekvenser som mye farligere enn risikoer som vil ramme oss over lengre tid (Boyesen, 2003). Klimaendringer tilhører for eksempel den andre gruppen hvor vi ikke kan se omfanget av konsekvensen ennå. En helikopterulykke får umiddelbare konsekvenser. I tillegg vil slike hendelser få større oppmerksomhet i media sammenlignet med trusler som vil ramme oss over tid. Opplevelsen av risiko vil også variere ut i fra hvem som er utsatt for risikokilden. I følge Hovden er mennesker mer opptatt av risiko som truer de nærmeste enn av risiko som berører personer som ikke befinner seg nært sosialt, kulturelt eller geografisk (Hovden, 1981).

Hvorvidt individet opplever å bli utsatt for risikoen frivillig, vil spille en stor rolle for hvordan risiko vurderes. Det viser seg at mennesker er villig til å akseptere høyere risikonivå dersom de velger farene selv og har egenkontroll over disse farene (Boyesen, 2003). Det er ikke like enkelt å akseptere risiko hvis en blir «tvunget» til å ta risiko, og i tillegg ikke har kontroll over det. Hovden (1981) nevner i sin artikkel at vi kan utsette oss frivillig for et risikonivå som er cirka tusen ganger høyere enn det vi godtar av ufrivillig risiko. Hovden mener at vi ikke kan påstå at en tar risiko absolutt frivillig, men det finnes situasjoner hvor mennesker har valgmuligheter om å ta risiko. Ekstremспорт faller gjerne i denne kategorien, hvor for eksempel en basehopper velger selv om han eller hun vil hoppe ut av fjellet eller ikke. På den andre siden har vi situasjoner hvor mennesker, uansett handlinger eller valg, ikke kan slippe unna risiko. Eller man kan unnsnippe en situasjon gjennom drastiske tiltak som for eksempel flytting fra et flomutsatt område (Hovden, 1981). Når vi ser på helikopterflyving i denne sammenhengen, er vi i en gråsoner. Det er usikkerhet tilknyttet frivillighetsgrad i forbindelse med helikopterreise. Det er ikke mulig å slippe helikoptertransport når man jobber offshore, men en kan velge å la være å jobbe offshore og finne seg en jobb på

land. Det er dette Hovden (1981) referer til i sin artikkel, hvor han påstår at de fleste risikoforhold i dagliglivet ligger ett eller annet sted på en skala mellom frivillig og ufrivillig risiko.

Det er enklere å akseptere risiko hvis en har kontroll over risikokilden. Her snakker vi om risikokilder hvor mennesker opplever at de kan minske risiko med sine ferdigheter og evner. I følge Hovden (1981) opplever mennesker som kjører bil selv risiko som mindre enn når de er passasjerer. I tillegg vil dyktighet spille stor rolle. En som føler at han eller hun er dyktig i å kjøre bil, vil vurdere risiko som mindre enn en som ikke oppfatter seg som en like dyktig sjåfør. Problemet er at individer fort kan overvurdere egen kompetanse og samtidig undervurdere risikoen. I forbindelse med helikopterreisen, har passasjerer ingen kontroll over flyvning. De skal likevel ha kompetanse for å redde seg ut av helikopter i tilfelle nødlanding på vann.

Videre vil risikopersepsjon påvirkes av sannsynlighet for at en uønsket hendelse kan skje eller ikke. Statistisk sett er det ikke så stor sannsynlighet at en helikopterulykke som Turøya kan skje, likevel oppleves helikopterflyving som farlig. Dette har sammenheng med neste egenskap ved risikokilden, nemlig skadeomfang. Hendelser som har katastrofepotensiale (en hendelse hvor mange liv kan gå tapt samtidig) oppleves som større og mer alvorlige enn hendelser hvor det er enkelte mennesker som omkommer (Boyesen, 2003). I tillegg hevder Boyesen (2003) at hendelser hvor mennesker alltid omkommer, kommer til å oppleves som mye farligere enn hendelser hvor konsekvensene ikke alltid er dødelige. Helikopterulykker har ikke alltid dødelige konsekvenser, men de har definitivt katastrofepotensiale. Derfor oppleves slike ulykker som mye mer risikable enn for eksempel bilulykker. Dette på tross av at bilulykker krever flere liv hvert år enn helikopterulykker.

Opplevelse av risiko kommer til å variere også i forhold til konsekvenser som er nye og ukjente, eller gamle og velkjente. Mennesker har en tendens til å vurdere risiko hvor utfallet er usikkert og ukjent som mye farligere enn risiko hvor en på forhånd vet hva som kunne skje (Boyesen, 2003). Helikopter passasjerer vet hva som kan skje hvis de havner i en ulykke. Det som er ukjent for dem er teknologi. EC225 helikopteret som krasjet på Turøy i 2016, var en av de nye helikoptertypene på norsk sokkel. Det kom veldig fort kommentarer i offentlige og sosiale medier, hvor det ble hevdet at det er

mye farligere å fly den nye typen helikopter EC225 enn den «gode gamle» S92. Det viste seg i etterkant at det var designet på helikopteret som ikke var optimalt. Dette ble lagt til grunn for påstander om at det er mer risikabelt å fly EC225 enn S92. Derfor har også erfaring med risikokilden stor innvirkning på opplevd risiko. Lang erfaring med helikopterflyving kan medføre at risiko oppleves som mindre, mens passasjerer som nettopp har begynt å fly offshore kan oppleve reisen som mye mer farlig.

Nytteverdi er den siste egenskapen ved risikokilden som vil påvirke risikopersepsjon. Mennesker vil oppleve en aktivitet som mindre risikabel hvis det er gevinst eller glede knyttet til risikotaking. På den andre siden vil man oppleve en aktivitet som farligere hvis fordelene går til noen andre eller ikke er synlige. I denne sammenhengen vil helikopterflyving gi blant annet en økonomisk gevinst for mennesker som jobber offshore.

3.2.1.2. Egenskaper ved person

I følge Hovden er «*opplevd risiko er risiko slik den sanses og vurderes av det enkelte individ*» (Hovden, 1981, s. 5). Derfor er det viktig å se på egenskaper ved personer som påvirker risikopersepsjon. Ut i fra Hovden sin modell (figur 1), vil opplevd risiko påvirkes av følgende egenskaper: personlighet, motiver, behov, tankeprosesser, ferdigheter, generelle verdier og holdninger. Hovden mener at lekfolk har problemer med å forstå forskjeller mellom statistiske sannsynligheter og personlig opplevde sannsynligheter. Ulike holdninger til risikoforhold forklares med menneskers ulike verdier med hensyn til hva slags kombinasjoner av sannsynlighet og konsekvens de godtar (Hovden, 1981). Hovden (1981, s.5) skiller mennesker i tre kategorier:

- *De fryktsomme*
- *De likegyldige*
- *De vågale*

Hvis vi presenterer alternativer med samme verdi til disse tre typer mennesker, vil «de fryktsomme» og «de likegyldige» velge et alternativ hvor utfallet gir minst skadevirkning uten å se på sannsynligheten for at noe skal skje. I motsetning vil «de vågale» velge et alternativ hvor sannsynligheten for at en hendelse skal skje oppleves

som lav, nesten uansett hvor store konsekvensene kan være (Hovden, 1981). Blant helikopterpassasjerer finnes alle disse tre typer mennesker. Det kan antas at «de vågale» ikke bør være bekymret eller redd for å fly helikopter, siden sannsynligheten for en ulykke er ganske lav. Likeledes kan det antas at de er passasjerer som er ganske avslappet og ikke bekymret under helikopterturen. På den andre siden kommer en til å finne passasjerer, «de fryktsomme og de likegyldige», som føler angst hver gang de setter seg i et helikopter, siden helikopterflyving kan forbindes med en katastrofe. Det er disse passasjerene som sitter i en slags beredskaps under helikopterturen, de lytter etter rare lyder og prøver å finne andre tegn på mulig risiko.

Tankeprosesser kan illustreres med Kahneman og Tversky sin teori som forklarer hvordan individer tenker og resonerer og samtidig tar systematiske feilvurderinger av en situasjon (Odd Einar Olsen, 2019). I henhold til Kahneman finnes det to tenke systemer: «system 1» som er rask, automatisk, intuitivt og følelsesdrevet og «system 2» som er langsomt, rasjonelt og logisk (Odd Einar Olsen, 2019). Systematiske feilvurderinger av risikosituasjoner skjer når folk opplever at de ikke trenger å bruke «system 2» til å vurdere risiko. Dette kaller Kahneman for kognitiv letthet (Odd Einar Olsen, 2019). Medias visuelle framstillinger, gjentakelser og informasjon som passer overbevisninger som mottaker allerede har, frembringer kognitiv letthet (Odd Einar Olsen, 2019). Andre mekanisme som bidrar til feilvurdering av en situasjon, er i henhold til Kahneman følgende:

1. Tommelfingerregel som vanligvis baserer seg på forenkling, analogier og tidligere erfaringer.
2. Bruk av stereotyper ved situasjonen.
3. Ta beslutninger som baserer seg på det som ligger mest tilgjengelig i minnet.
4. Forankring av vurderinger med utgangsverdi (Odd Einar Olsen, 2019).

Det er ikke bare tankeprosesser, holdninger og personlighet som påvirker opplevd risiko. Det er også erfaring og ferdigheter som har stor innvirkning på risikopersepsjon. Som nevnt tidligere vil erfaring og kunnskap med risikokilden minimere opplevd risiko. Jo mer passasjerer flyr, desto mindre frykt opplevelse. I tillegg vil risikopersepsjon variere basert på de demografiske faktorer som kjønn, alder og miljøtilhørighet.

3.2.1.3. Egenskaper ved samfunnet

Hovden påstår at individer blir påvirket av samfunnet. Sosiale normer, krav og forventninger spiller stor rolle i læring av håndtering av risikosituasjoner (Hovden, 1981). Hovden (1981) mener at individer må beskyttes mot seg selv på flere områder, derfor er det viktig å innføre lover og regler som setter begrensninger i noen aktiviteter. Det finnes flere situasjoner hvor mennesker blir utsatt for risikoforhold hvor de ikke har egenkontroll. På bakgrunn av dette må individuelle risikobeslutninger styres og kontrolleres av myndighetene. Her snakker vi blant annet om fartsgrenser, samt prosedyrer og regler i forbindelse med helikopterflyving.

Det som er problemet er at mennesker ønsker å ha valgfrihet, men myndighetene med sine lover og regler begrenser denne friheten. Dilemma er at hvis myndighetene ikke setter noen begrensninger, kan individuelle beslutninger gå på bekostning av samfunnet. En av eksemplene er basehopping i Romsdal. Myndighetene har innført forbud mot hopping fra Trollveggen grunnet flere uønskede hendelser, i tillegg til vanskelig og risikofylt terreng for redningsmannskapet i tilfelle ulykke. Her ser vi at myndighetene prøver å beskytte individet mot seg selv men også begrense omkostninger som samfunnet må ta. Når det gjelder helikopterflyving offshore, innfører myndighetene lover og regler for å beskytte passasjerer mot uønskede hendelser. Luftfartstilsynet har for eksempel innført midlertidig forbud mot å fly EC225 etter Turøy ulykken. Dette forbudet ble innført for å unngå at oljeselskapene fortsatte å fly denne type helikopter før avklaring på årsaker til ulykken.

I tillegg kommer Kasperson sin teori fra 1988 om sosial forsterkning av risiko og hvordan media bidrar til dette (Odd Einar Olsen, 2019). Teorien beskriver at risikovurdering skjer på to plan: først kommer den individuelle vurderingen, så kommer vurdering som baserer seg på samfunnets oppfatning av risiko (Odd Einar Olsen, 2019). Media sitt fokus på hendelser kommer til å svekke eller forsterke forståelse av risiko.

Det finnes noen typer risiko som forbindes med generell frykt i befolkning. Dette kan knyttes til Kasperson sin teori (Odd Einar Olsen, 2019). Olsen og Mathiesen (2019) beskriver faktorene (fryktfaktorene) som karakteriserer denne type risiko:

- *De er hendelser utenfor personlig kontroll*
- *De har et katastrofepotensial*
- *De er ujevnt fordelt*
- *De kan påføre høyrisiko til kommende generasjoner*
- *De er økende og ikke lett å redusere*
- *En eksponeres ufrivillig med potensiell fare for å rammes individuelt*
- *De rammer direkte og umiddelbart*
- *De er påført oss med hensikt (Odd Einar Olsen, 2019, s. 125)*

Med andre ord består disse typer risikoer stort sett av de mest negative sider ved risikokilden. Jo flere av disse faktorene som kan knyttes til en fare, desto mer ønskelig er det å få disse farene redusert med hjelp av regulering (Odd Einar Olsen, 2019). En kan forvente at helikoptertransport offshore skårer ganske høyt på fryktfaktoren. Dette grunnet katastrofepotensial, passasjerer har ingen egenkontroll, man vet aldri når en ulykke kan inntreffe, den rammer direkte og umiddelbart, og i tillegg mener flere passasjerer at det ikke er helt frivillig at de setter seg inn i et helikopter. Det har også vært et stort fokus på helikoptersikkerhet i media, noe som kan ha påvirket passasjerens risikopersepsjon.

3.3. Risikopersepsjon og media

Hvordan man vurderer og opplever risiko, er i stor grad avhengig av medias framstilling av hendelser (Odd Einar Olsen, 2019). Hver hendelse som er omtalt i media kan kategoriseres i forhold til nyhetskriterier: sensasjon, konflikt, gjenkjennelse og nærhet (Olsen O.E., 2016). Her snakker man om hvor nærme hendelsen en er, hvor personlig den er, hvor stor og hvor mange som bli berørt. Jo flere av kriteriene som er oppfylt, desto mer interessant og mer omtalt blir hendelsen (Odd Einar Olsen, 2019). De fleste ulykkene i Norge skjer enten hjemme, på fritid, arbeid eller i trafikken. Slike hendelser skjer daglig. Olsen (2019) beskriver at vi føler at vi kan kontrollere og beherske hjemme- hendelser, og at dette er noe vi har vent oss til. Disse hendelsene involverer vanligvis enkelt personer, og dermed skårer de ikke så høyt på nyhetskriterier. De oppfyller bare gjenkjennelse- og nærhetskriterier, noe som gjør at vi ikke hører så mye om de i mediene. Lav dekning i media bidrar til at vi ikke opplever disse hendelsene som noe særlig risikable (Odd Einar Olsen, 2019). Unntaket er fritidsulykker som er

knyttet til ekstremспорт, for eksempel basehopping og frikjøring på ski. Her får vi et ekstra kriterium oppfylt, nemlig sensasjon. Følgelig hører vi mye mer om disse ulykkene i media enn om hjemmeulykker. Arbeidsulykker og trafikkulykker som ikke involverer mange mennesker hører også til kategorien «vi er vant med det», og får dermed ikke så stor plass i media. Vi kan uansett si at til tross for hvor personlig og nære alle disse hendelsene er, forsvinner de ganske fort fra mediebildet.

På den andre siden har vi store hendelser, ulykker som skjer som oftest brått, uventet, og rammer flere mennesker samtidig (f.eks. store trafikkulykker, arbeidsulykker eller helikopterulykker). Selv om det er ikke så ofte slike hendelser skjer statistisk sett i Norge, er det de som får størst fokus i media. Storulykker blir omtalt i media i flere uker, av og til måneder og flere år. Disse hendelsene starter ofte en lang debatt om risiko og sikkerhet i den sektoren som blir rammet (Odd Einar Olsen, 2019). Faren for store ulykker er veldig liten, likevel frykter mennesker disse ulykkene mye mer enn hjemmeulykker. Med andre ord, vi frykter mer ulykker som er mindre sannsynlig, men mye mer omtalt i media.

I henhold til Olsen og Mathiesen spiller media ofte på følelser. Dette grunnet at følelsesladet fortellinger «selger» mest (Odd Einar Olsen, 2019). Det er ikke helt avklart i hvor stor grad følelser påvirker risikoopplevelsen, men det er tydelig at trusler kan utløse følelser av uro og bekymring (Odd Einar Olsen, 2019). Følelser er ikke knyttet til de rasjonelle og logiske tilnærminger, men er ofte et resultat av erfaring og kunnskap som man får via media. Følelsespregede fortellinger påvirker vår opplevelse av risiko mer enn rasjonelle vurderinger (Odd Einar Olsen, 2019). Derfor kommer også sosiale media som er «nærmere» oss (grunnet «vennskapsforhold») og mangler «filter» til å påvirke vår risikopersepsjon (Odd Einar Olsen, 2019).

Turøy ulykken har gjort et sterkt inntrykk både på mennesker som jobber offshore og deres familier, men også på individer som ikke er direkte involvert. Dette grunnet medias framstilling av hendelsen. De presenterte nærbilder av ulykken, ofre og pårørende og detaljer omkring hendelsesforløpet. Media sin rolle var å forklare hva som skjedde, hva som gikk galt og hvem som var ansvarlig for hendelsen. Men mennesker er ikke bare opptatt av den bestemte hendelsen, de vil også vite om noe lignende kan skje igjen og hvordan risikoen for at hendelsen kan skje skal reduseres

(Odd Einar Olsen, 2019). Siden medias oppmerksomhet er rettet mot slike hendelser, vil deres bilde i stor grad påvirke risiko opplevelse.

Medier utgjør en betydelig maktfaktor i presentasjon av hendelser (Odd Einar Olsen, 2019). Det er de som velger hva som skal formidles, kildebruk og presentasjonsform, som igjen påvirker tolkning og takling av hendelser (Odd Einar Olsen, 2019). Derfor har medier en viktig rolle når det gjelder risikokommunikasjon. «*Medier er en viktig kommunikasjonskanal mellom eksperter, journalister, lekfolk og politikere*» (Odd Einar Olsen, 2019, s. 131) Det er medias framstilling av hendelser som former befolkningens forståelse av risiko. Siden risikopersepsjon ikke er et statisk fenomen, vil ny informasjon i media bidra til justering i oppfatning av risiko. Omfanget av mediedekning og opplysningene som fremkommer, vil kunne korrigere de oppfatningene mennesker får gjennom andre kanaler (f.eks. sosiale medier) (Odd Einar Olsen, 2019). Det som er et av problemene med korrigerende informasjon som ble sendt ut via sosiale media, er at mottakeren vanligvis har en nær relasjon (venner) til sender av informasjon. Som oftest stoler han eller hun mer på sine venner enn på media. Et annet problem er at media og sosiale medier kan fokusere på enkelte sider av en hendelse og dermed overkommunisere eller underkommunisere viktig informasjon (Odd Einar Olsen, 2019). Dette kan resultere i feil oppfatning av en risikosituasjon. Derfor er det viktig med god risikokommunikasjon. Dette vil bli presentert nærmere i neste kapittel.

3.4. Risikokommunikasjon og tillit

Risikokommunikasjon betyr ifølge den norske stats kommunikasjonspolitik «*å kommunisere om mulige, uønskete hendelser og situasjoner som kan oppstå og som kan medføre skade på liv, helse, miljø og verdier*» (administrasjonsdepartementet, 2009, s. 17).

Det som er et av målene med risikokommunikasjon er å gjøre samfunnet og individer mindre sårbare. Mennesker kan håndtere truslene bedre dersom de er klar over farene og kan forberede seg på dem (Renn O. , 2008). Renn (2008) mener at risikokommunikasjon innebærer en bevisst overføring av informasjon, og derfor må man spesifisere hva slags intensjoner, mål og funksjoner som er knyttet til de fleste risikokommunikasjonsinnsatsene.

I følge Renn (2008) kan disse funksjonene deles i fire kategorier:

1. *Opplysningsfunksjon* - en må være sikkert på at mottakere forstår informasjon og kan bruke den til å forbedre kunnskap om risiko.
2. *Funksjon for atferdsendring og risikoreduksjon gjennom kommunikasjon* – overbevisning av mottaker om nødvendig atferdsendring med hensyn til bestemt risiko.
3. *Samarbeidsbestemmelse funksjon* - gi betingelsene for et effektivt engasjement av alle berørte parter i en konfliktløsningsprosess.
4. *Funksjon for å bygge opp tillit til risikostyring* – etablering av tillit mellom sender og mottaker.

Opplysningsfunksjonen har som et mål å utdanne og opplyse mottaker om risiko, samt forklare hvordan den kan håndteres. Sender har en oppgave i å forklare risikovurderinger som er gjort og hvordan risiko vil bli styrt (Renn O. , 2008). Det som er viktig er å utforme risikoinformasjon på en måte som er forståelig for mottakeren, siden dette har betydning for mottakerens oppfatning av risiko. Derfor er det vesentlig hva slags språk og presentasjon av risiko som brukes til formidling av informasjon. Et velkjent problem er at lekfolk har problemer med å forstå eksperter sitt budskap og deres sannsynlighetsberegning. Det er som oftest rom for tolkning av risikoinformasjon. Renn (2008) mener at retningslinjer som brukes i risikokommunikasjon kan hjelpe med forbedring av kommunikasjonen. Det kan likevel ikke garanteres at risikokommunikasjonen blir vellykket, og at innholdet og budskapet blir forstått på en riktig måte av mottakeren. Renn (2008) nevner blant annet problem med «*social amplification of risk*», hvor hendelser knyttet til farer påvirkes av psykologiske, sosiale, institusjonelle og kulturelle prosesser på en måte som kan intensivere eller minimere opplevd risiko og samtidig påvirke menneskers respons til risiko (Renn O. , 2008). Som nevnt tidligere, vil i tillegg andre faktorer som påvirker risikopersepsjon komme til å spille en stor rolle i hvordan mottaker tolker risikoinformasjon.

Den andre funksjonen er risikoreduksjon gjennom atferdsendring og risikotrening. Renn påstår at risikokommunikasjon bør tilpasses til mottakerens og ikke senderens behov og forventninger. Det er viktig at mottakeren får råd og anbefalinger som skal

hjelpe han til å håndtere risiko og begrense eventuelle konsekvenser av uønskede hendelser (Renn O. , 2008). I tillegg skal risikokommunikasjon påvirke mottakeren til å endre holdninger eller atferd knyttet til en bestemt risiko. Et eksempel kan være anbefalinger knyttet til røyking som bør unngås på grunn av helseskader eller sikkerhetsanbefalinger på jobben om bruk av verneutstyr. Et annet eksempel på risikotrening er trening på helikopterevakuering (HUET) som alle passasjerene må gjennomføre før de kan reise ut offshore med helikopter for første gang.

For å oppnå god risikokommunikasjon er det viktig med samarbeid (samarbeidsfunksjon) mellom alle som er involvert i risikovurdering og de som eventuelt blir utsatt for en risiko. De organiserte innsatsene, fagfolk og myndighetene må samle informasjon fra publikum, som går ut på endringer i verdier og preferanser for å justere og modifisere sitt kommunikasjonsprogram (Renn O. , 2008). Denne tilpasningen i risikokommunikasjon krever systematisk innsamling av tilbakemeldinger om risiko fra alle berørte parter, og derfor er det nødvendig med et kontinuerlig evalueringsprogram (Renn O. , 2008). Her kan vi blant annet nevne trepartssamarbeid, som er en betegnelse på samarbeid mellom organisasjoner som representerer arbeidsgivere og arbeidstakere og staten (Store Norske Leksikon , 2019). Samarbeidet omfatter i hovedsak arbeidslivsspørsmål, blant annet sikkerhetsspørsmål. Et av eksemplene på trepartssamarbeid er Helikoptersikkerhetsstudier som utarbeides av både myndighetene, oljeselskapene, helikopterselskapene og fagforeningene.

Den siste funksjonen går ut på etablering av tillit mellom sender og mottaker. De fleste risikoproblemer er veldig komplekse og vanskelige å forstå for allmenheten. Derfor må befolkningen stole på risikoinformasjon de får fra eksperter, myndigheter og media. I henhold til Renn vil risikokommunikasjon ikke lykkes hvis det ikke eksisterer tillit mellom sender og mottaker (Renn O. , 2008). Renn definerer tillit på følgende måte:

“Institutional trust refers to the generalized judgement whether and to what degree the perceived performance of an organization matches the subjective and/or socially shared expectations of a variety of social actors and the public with respect to its assigned institutional function, including its perceived competence in meeting its tasks and its communication style in dealing with professionals, stakeholders, media and the public at large” (Renn O. , 2008, s. 223).

Det som er vesentlig i etablering av tillit er at institusjonene eller fagfolk som har ansvar for risikovurdering, risikostyring og risikoinformasjon oppfattes som troverdige (Renn O. , 2008). Målet er at mottakeren skal stole på at risikostyringsstrukturene klarer å håndtere risiko på en rettferdig, akseptabel, forsvarlig, effektiv og suksessfull måte (Renn O. , 2008). I tillegg skal risikokommunikasjon forsterke befolkningens tillit og troverdighet til institusjonene (Renn O. , 2008).

I denne oppgaven er det viktig å se på i hvor stor grad passasjerer har tillit til institusjoner / organisasjoner knyttet til helikoptertransport offshore. Det blir interessant å se om myndighetene, helikopterselskaper og bedrifter klarer å oppfylle passasjerers forventninger til deres oppgaver, om deres risikokommunikasjon er god nok til å bygge tillit mellom dem. Har risikokommunikasjon endret seg i løpet av de siste 21 år og hvordan har det eventuelt påvirket passasjerene?

Det finnes syv hovedkomponenter for tillit i følge Renn og Levine (1991) (Renn O. , 2008): kompetanse, objektivitet, rettferdighet, konsistens, oppriktighet, tro og empati. Kompetanse går ut på i hvilken grad institusjonene har den tekniske ekspertisen de trenger (Renn O. , 2008). Objektivitet betyr at institusjonenes informasjon og utførelse av oppgaver er nøytral og ikke påvirket av bias (Renn O. , 2008). Rettferdighet betyr at alle relevante synspunkter blir akseptert og tilstrekkelig representert (Renn O. , 2008). Konsistens dreier seg om forutsigbarheten av institusjonens argumenter og atferd basert på tidligere erfaringer med institusjonen og måten de har kommunisert på (Renn O. , 2008). Oppriktighet innebærer ærlighet og åpenhet i risikokommunikasjon (Renn O. , 2008). Troen går ut på oppfattelse av god intensjon i kommunikasjon og utførelse av oppgaver (Renn O. , 2008). Empati betyr at en institusjon har forståelse og solidaritet med de potensielle berørte partene (Renn O. , 2008). Tillit baserer seg på alle disse komponentene, men hvis en av disse mangler kan institusjonen kompensere med å legge ekstra vekt på de andre komponentene.

Etter Turøy ulykken har passasjerene mistet tillit til EC225. Det tyder på at det manglet noen av disse komponentene i formidling av informasjon. I denne oppgaven undersøkes det om det er en eller flere organisasjoner som ikke klarte å opprettholde troverdighet og med dette mistet passasjerens tillit.

Tillit til institusjoner påvirker i stor grad risikorespons og risikopersepsjon (Renn O. , 2008). Individuer har en tendens til å minimere risikoopplevelse når de har tillit til institusjoner som er ansvarlige for risikokommunikasjon og håndtering av risiko. I motsetning vil denne opplevelsen forsterkes med mistillit (Renn O. , 2008). Det som er problemet er at lekfolk ofte er skeptiske og har liten tillit til fagfolk og politikere grunnet deres presentasjon av de statistiske sannsynligheter for risiko. Disse presentasjonene er ikke alltid like forståelige og i tillegg stemmer de ofte ikke med lekfolks bilde og opplevelse av risiko. På den andre siden ser vi frustrasjonen til eksperter som ikke forstår hvordan lekfolk ikke klarer å forholde seg til deres tekniske og «rasjonelle» beslutninger (Odd Einar Olsen, 2019). Som nevnt tidligere ligger en av grunnene til misforståelse mellom lekfolk og eksperter i media sin framstilling av risiko.

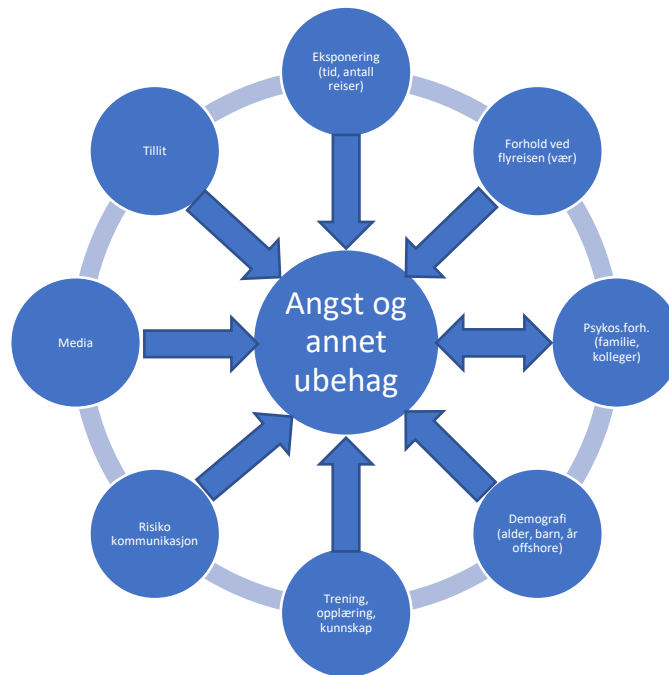
Risikokommunikasjon kan mislykkes, selv om alle komponentene for tillit blir inkludert i formidling av risikoinformasjon. Renn påstår at målet med risikokommunikasjon er å gi nødvendig informasjon til alle involverte i risiko, slik at de kan utarbeide plan for risikohåndtering i forhold til egne interesser og anbefalinger, samt argumenter fra alle partene (Renn O. , 2008). Det er tross alt enkeltindivider som til slutt er ansvarlige for egne handlinger.

Jeg har valgt å analysere passasjerens risikoopplevelse gjennom det presenterte rammeverket grunnet mangesidig innsikt i tematikken. Flersidig analyse kan gi muligheter til forbedring av sikkerhet og komfort for passasjerer i forbindelse med helikopterflyving offshore. I neste kapittel vil jeg presentere analysemodell som ble utarbeidet i forhold til det teoretiske rammeverket.

3.5. Analysemodell

I dette prosjektet skal jeg forsøke å finne ut hvordan passasjerens risikopersepsjon endrer seg i forhold til forskjellige faktorer som forårsaker opplevelse av ubehag og angst. Jeg skal kartlegge passasjerens subjektive vurdering av risiko og sammenligne resultatene med undersøkelsen som ble gjort for 21 år siden. Derfor er det naturlig å bruke analysemodell (Figur 2) som ligner på den som ble brukt i undersøkelsen til Lie og Ringstad (1998). Jeg har justert litt på modellen, siden jeg også ønsket å fokusere

på risikokommunikasjon og medias påvirkning av risikobildet. I tillegg har jeg tegnet en linje mellom uavhengige variabler, da jeg mener at de påvirker hverandre. Det ble også nevnt i undersøkelsen for 21 år siden at livsstil hadde liten eller ingen påvirkning på opplevelse av risiko under helikopterreisen. Jeg har derfor valgt å ikke ta hensyn til dette i denne rapporten.



Figur 2. faktorer som forårsaker opplevelse av ubehag og angst

Jeg ønsker å studere hvordan angst og annet ubehag, som kommer til å være en avhengig variabel, endrer seg som følge av endringer i uavhengige variabler (årsaksvariabler eller forklaringsvariabler) som blant annet: demografi, eksponering og forhold ved flyreisen

4. Metode

Dette prosjektet startet på grunn av personlig og faglig interesse i helikoptertransport offshore. Den faglige interessen er blant annet knyttet til erfaring med helikopteroperasjon gjennom mitt arbeid hos Bristow. Jeg har vært ansatt i Bristow siden 2007. Jeg har jobbet som crew planlegger, samt kunde- og driftskoordinator. Disse stillingene innebærer daglig kontakt med piloter, teknisk personell, ATC og driftskoordinatorene hos oljeselskapene. Den eneste siden av helikopteroperasjonen jeg har savnet, er kontakt med passasjerer. Derfor falt valget i dette prosjektet på passasjerenes opplevelse av helikopterreisen. Det er et stort fokus på helikoptersikkerhet og mye forskning knyttet til dette tema, likevel opplever jeg at passasjerens interesser ikke har blitt prioritert. Sett i lys av dette, vil problemstillingen for denne oppgaven ha stor relevans i forbindelse med offshore arbeid og berører et viktig problem knyttet til helikoptertransport.

4.1. Mulige metodiske tilnærminger

I denne delen kommer jeg til å redegjøre for den metodiske tilnærmingen jeg har anvendt for å gjennomføre studien og besvare problemstillingen. Jeg har valgt å bruke kvantitativ metode for å teste teorier og hypoteser. Jeg ønsker å finne ut om passasjerer får angst eller blir bekymret når de flyr med helikopter offshore. Mitt ønske var å finne årsakssammenheng og generalisere svar fra et mindre utvalg passasjerer til en større populasjon av alle offshore arbeidere. Derfor var kvantitativ metode mest egnet til dette formålet.

Det ble vurdert å bruke kvalitativ metode for å få dypere forståelse for hvordan risikopersepsjon endrer seg på grunn av eksterne faktorer. Det er kvalitative aspekter ved de ovennevnte fenomenene som jeg ønsket å få dypere kunnskap om. Derfor ville det å anvende kvalitativ metode for å utforme og gjennomføre undersøkelsen ha vært aktuelt (Blaikie, 2010) (Johannessen A., 2006). Ved hjelp av blant annet intervjuer, kunne jeg få mulighet til å avdekke flertydigheter, motsigelser og kompleksiteten til fenomen. For å kunne avdekke viktige forhold er begge metodene nyttige. Det som ble avgjørende for valg av kvantitativ metode var forskningsspørsmålet og

forskningsdesign. I tillegg har jeg en god grunnleggende kjennskap til helikopteroperasjon, derfor var kvantitativ tilnærming mer aktuelt enn kvalitativ.

I henhold til Polit og Beck (2012) samler kvantitativ forskning empiriske data og baserer seg på den objektive virkeligheten via sansene (Denise F. Polit, 2016). Man jobber ut ifra teori eller forskerens erfaring (deduktiv), og prøver enten å bekrefte eller avkrefte forskningsspørsmål eller hypoteser. Det er viktig at forskeren er nøytral og objektiv i forhold til deltakerne (Denise F. Polit, 2016). Validitet (troverdighet) og reliabilitet (etterprøvbarhet) er noen av kravene for denne metoden (Drageset, 2009). Data som blir hentet, analyseres ved hjelp av statistikk (Denise F. Polit, 2016). Det som er ulempen med denne metoden, er at data kan gi overfladisk informasjon som kan føre til lav forståelse.

4.2. Valg av forskningsdesign

Det er flere undersøkelsestyper som kan anvendes til organisering av en empirisk studie. Forskningsdesign omfatter både teknikker for datainnsamling og analyse. I denne masteroppgaven benytter jeg spørreundersøkelsen som ble utført i 1998 av Lie og Ringstad. Design som ble brukt er en modifisert longitudinell studie (panelstudie). Denne metoden brukes når en skal følge de samme observasjonsenheterne over tid (Skog, 2004). Det må være minst to observasjoner for denne type undersøkelse og derfor kalles de av noen for «follow-up» studier (Skog, 2004). I denne studien er det ikke eksakt de samme observasjonsenheterne som deltar. Med andre ord er det ikke de samme personene som svarer på spørreundersøkelsen. Likevel er det et utvalg av mennesker fra samme observasjonsfelt (offshore arbeidere), som skal svare på nesten identiske spørsmål sammenlignet med spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 1998. Med dette følger vi gruppens utvikling over tid, for å se om det har blitt en endring i opplevelse av risiko i forbindelse med helikopterreiser. Derfor kan vi snakke om follow-up studier. Bruk av panel studie har blitt gjort med tanke på å kunne belyse både hva det forrige studiet har avdekket og fokusert på tilknyttet problemstillingen, samt å kunne se endringer i forhold til risikopersepsjon og faktorer som påvirker den. Gjennom spørreundersøkelsen finnes det et potensial for å avdekke forhold som kan etterfølges av videre forskning.

Dette prosjektet er også en komparativ studie, hvor jeg sammenligner resultater fra Lie og Ringstads undersøkelse (1998) med dagens resultater. Målet med komparativ design er å finne egenskaper ved analyseenheter som kan gi forklaring til fenomenet eller utfallet som studeres (Ringdal, 2018). Sammenligningen mellom dagens og 1998 undersøkelsen, kan forklare endringer i opplevelse av risiko knyttet til helikopterreiser i forhold til endringer i ulike faktorer som påvirker risikopersepsjon (for eksempel endringer i samfunnet). Det ble brukt variabelperspektiv, hvor alle egenskapene som skulle analyseres først ble gjort om til avhengige og uavhengige variabler for å analysere videre med vanlige statistiske teknikker (Ringdal, 2018).

4.3. Datainnsamling – spørreundersøkelse

4.3.1. Populasjon og utvalg

Populasjon er i følge Skog en gruppe av enheter, for eksempel individer, forsker ønsker å uttale seg om (Skog, 2004). Av praktiske grunner, er det ofte ikke mulig å involvere alle fra en populasjon. Derfor må en velge et mindre utvalg fra denne populasjonen. Målgruppen for dette prosjektet er offshore ansatte på Norsk sokkel. Dette utvalget er ikke basert på sannsynlighetsutvelgelse. Gruppen har blitt trukket fra en liste over alle medlemmer av fagforeningen Lederne. «*Lederne er en partipolitisk uavhengig organisasjon for ledere, teknikere og merkantilt ansatte i norsk arbeidsliv*» (Lederne, 2019). Det som var viktig, var å sikre at utvalget er statistisk representativt for offshore ansatte. Dette for å sikre studiens validitet. Inklusjonskriteriet for dette prosjektet (hvem som skal inkluderes fra populasjon), er ansatte som jobber offshore og aktiv benytter seg av helikoptertransport. Selv om undersøkelsen er sendt ut bare til medlemmene i foreningen, mener jeg at deltagerne ikke er valgt fra en bestemt delmengde av populasjonen. Bestemt delmengde kan defineres som: en gruppe som enten jobber hos en arbeidsgiver, på en bestemt offshore installasjon eller innehar samme type stilling. Dersom en bestemt delmengde hadde blitt benyttet, kunne jeg ikke ha brukt resultatene til å si noe om hvordan passasjerene opplever risiko i forbindelse med helikopterreisen generelt. Men siden medlemmene i foreningen har forskjellige bakgrunn, arbeidsgiver, arbeidsplass, arbeidsforhold kan jeg trekke konklusjoner fra undersøkelsen angående hele populasjonen.

Spørreundersøkelsen ble sendt ut som en link via epost til 748 medlemmer. De hadde mulighet å velge selv om de ville delta i undersøkelsen eller takke nei. 66 prosent har gjennomført hele undersøkelsen, dette tilsvarer 493 personer. 10 prosent, 76 personer har gitt noen svar, men ikke svart på samtlige spørsmål. I denne undersøkelsen er svarprosenten ikke bekymringsfull. Frafallet virker helt tilfeldig, og trenger derfor ikke å ha store konsekvenser for resultatene. Hvis frafallet hadde vært systematisk, hadde det sveket utvalgets representativitet (Ringdal, 2018).

Manglende informasjon i datamatriksen var heller ikke problematisk, da jeg valgte å lage survey på en måte at alle spørsmål måtte besvares før enn kunne gå videre til neste spørsmål. Dette ble gjort for å unngå «missing values» som kunne svekke utvalgets representativitet (Ringdal, 2018).

4.3.2. Datainnsamling

I denne studien benyttes foreliggende data fra undersøkelsen av Lie og Ringstad fra 1998, samt spørreskjema som datainnsamlingsinstrument. «*En spørreundersøkelse («survey») er en systematisk metode for å samle inn data fra et utvalg personer (virksomheter, organisasjoner) for å gi en statistisk beskrivelse av den populasjonen utvalget er trukket fra*» (Ringdal, 2018, s. 191). I dette prosjektet har jeg brukt et skjema som ble utarbeidet av Lie og Ringstad i 1998 med tillatelse fra IRIS Samfunnsforskning. Dette skjemaet har blitt justert med ekstra spørsmål angående tillit, forhold til media og risikokommunikasjon. I tillegg har jeg fjernet spørsmål angående helikoptertypen. Dette er ikke aktuelt i dag, siden det er bare en type helikopter som flyr på norsk sokkel. Jeg har også valgt å ikke stille spørsmål i forhold til de fysiologiske reaksjoner. En av grunnene er at disse spørsmålene fokuserte bare på de negative reaksjonene man kan få under helikopterturen, og jeg ønsket å være så nøytral i spørreundersøkelsen som mulig. Jeg ønsket ikke å påvirke deltagerne med negativt fokus på opplevelse av helikopterreise. Dessuten forsøkte jeg å lage skjemaet så kort som mulig, samtidig som jeg sikret å ha nok spørsmål til å få den informasjonen jeg trengte for å svare på problemstillingen.

Spørreskjema ble byget opp på følgende måte:

- Bakgrunnsopplysninger
- Generelle forhold ved helikopterreise
- Reaksjoner under helikopterturen
- Forhold knyttet til sikkerheten ved helikopterflyving
- Ivaretagelse av helikopterpassasjerens interesser
- Tillit
- Informasjon
- Mulige tiltak

De fleste spørsmålene hadde faste svaralternativer, såkalte lukkede spørsmål (Ringdal, 2018). Da var svarkategoriene laget på en måte som dekket de aktuelle alternativene (Ringdal, 2018). På denne måten kunne jeg kode svaralternativer for gjennomføring av analyse i SPSS. Det var også noen åpne spørsmål på slutten av spørreundersøkelsen, hvor deltagerne kunne legge inn forslag til mulige tiltak og andre kommentarer. Spørreundersøkelsen med alle spørsmål og svaralternativer finnes i vedlegg 1.

Spørreskjema kan distribueres på forskjellige måter, for eksempel via utsendelse per mail, post eller legges ut på et egnet, avtalt sted (Ringdal, 2018). Denne undersøkelsen ble laget med hjelp av spørreskjemaverktøy SurveyXact som brukes blant annet av Politidirektoratet, NAV, Norsk Tipping og VG. Målgruppen var offshorearbeidere hos fagforeningen Lederne. For å ha mulighet til å sende ut skjema, måtte regionsutvalget godkjenne skjemaet på forhånd. En av kravene for godkjenning var garanti for full anonymitet. Dette kunne jeg bekrefte med valg av anonymitets innstilling i SurveyXact.

Etter ferdigstilling av spørreskjema, gjennomføring av pilottest og når nødvendig godkjenning forelå, kunne vi sende ut en link til respondentene. Det var Senior rådgiver hos Lederne som sendte ut en informasjonsmail til medlemmene sammen med link til undersøkelsen. I mailen ble hensikten og bakgrunnen for undersøkelsen kort forklart. Jeg hentet ut de første resultatene til analysen 3 uker etter utsendelse av skjema.

4.3.3. Analyse

Analysen av de innsamlede data ble gjennomført ved hjelp av Statistical Package for Social Science (SPSS). Målet med den kvantitative dataanalysen er å finne ut hvordan passasjerene opplever risiko i forbindelse med helikopterreisen, og om dette har endret seg i løpet av de siste 21 årene. For å finne svar på dette ble det anvendt deskriptiv statistikk, hvor jeg beskriver og sammenligner data fra et utvalg ved hjelp av tall. Her bruker jeg blant annet prosent, gjennomsnitt og standardavvik for å forklare variabler.

«Gjennomsnitt eller middelværdi er et matematisk begrep om sentraltendens i en populasjon, en tallrekke eller en funksjon. Begrepet har flere forskjellige meninger alt etter konteksten. For et utvalg eller datasett er termene aritmetisk gjennomsnitt, forventet verdi, og noen ganger er gjennomsnitt brukt synonymt for å vise til en sentral verdi av et diskret sett av tall, nemlig summen av verdiene dividert med antall verdier. (Wikipedia gjen.snitt, 2019)

***Standardavviket** er et mål for spredningen av verdiene i et datasett eller av verdien av en stokastisk variabel. Standardavviket gir verdienes gjennomsnittlige avstand fra gjennomsnittet. Den er definert som kvadratroten av variansen (Wikipedia st.avvik, 2019)*

Videre benyttet jeg inferensiell statistikk hvor hovedmålet var å analysere og tolke resultatene i forhold til populasjon, og ikke bare utvalget av deltagerne som har gjennomført undersøkelsen (Denise F. Polit, 2016). Her ble det brukt regresjonsanalyse for å se på korrelasjon, med andre ord statistisk sammenheng mellom avhengige og uavhengige variabler. Det vil si at jeg har analysert hvordan forskjellige forhold påvirker passasjerens opplevelse av risiko, som igjen resulterer i opplevelse av angst og ubehag. Jeg innledet regresjonsanalysen med å lage 2 indekser: opplevelse av angst indeks og komfort indeks. Indekser er sammensatte mål som består minst av to indikatorer/faktorer (Ringdal, 2018). Disse faktorene er forventet å henge sammen og gi et samlet mål på den teoretiske variabelen (Ringdal, 2018). Bruk av indekser hjelper med å se på flere sider av fenomenet som vurderes,

samt gir mer pålitelige resultater av analysen. Indeksen ble målt med hjelp av Cronbach alfa som blir forklart i reliabilitet kapitlet 4.4.1.

Resultatene fra analysen skulle generaliseres fra utvalget til populasjon, og derfor måtte jeg teste de i forhold til statistisk signifikans. Statistisk signifikans forteller oss i hvor stor grad resultatene av analysen skyldes tilfeldigheter. Jeg har målt statistisk signifikans med hjelp av p-verdier (probability verdier). Jeg har valgt å bruke p-verdi grense på <0.05 . Dette vil si at sannsynlighet for at resultatene av analyse er tilfeldige er mindre enn 5%. Alle resultatene som er forekommet i den kvantitative studien har er presentert i kapittel 5.

4.4. Verifisering – metodekritikk

Oppgavens kvalitet blir påvirket av metodevalg. Hensikten med dette kapitlet er å vise i hvor stor grad vi kan stole på resultatene av denne studien.

4.4.1. Reliabilitet

Måling av reliabilitet eller pålitelighet gir oss svar på hvor nøyaktige studiene er, og om vi kan stole på resultatene av analysen eller ikke. Det er flere måter å måle pålitelighet på. En av testene for reliabilitet innebærer å gjenta samme målinger, undersøkelser med samme måleinstrument ved flere anledninger, så kalt «test – retest – teknikk» (Ringdal, 2018) Hvis resultatene av undersøkelsen er like, betyr det at vi har høy reliabilitet. Spørreundersøkelsen i dette prosjektet ble sammenlignet med studien som ble gjennomført for 21 år siden. Det var ikke de samme deltagerne som gjennomførte undersøkelsen, likevel ser vi at flere av spørsmålene har fått veldig lik svarprosent. En av eksemplene er spørsmål om hvor sliten passasjerene føler seg.

Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | | | | | | |
|---|------|-----|------|------|------|------|
| Etter en helikoptertur føler jeg meg sliten | 3,64 | 6,5 | 17,6 | 18,3 | 18,2 | 37,7 |
| | 3,66 | 5,5 | 16,8 | 20,8 | 20,0 | 37,0 |

Vi kan her se at det ikke er stort avvik når det gjelder prosent. Dermed kan vi si at denne målingen gir mer eller mindre samme resultat. Når flere av faktorene som ble

undersøkt er sammenfallende med tidligere forskning, anser jeg det som indikator på troverdighet, pålitelighet i studien.

En annen teknikk som ble brukt til å vurdere reliabilitet var måling av grad av intern konsistens mellom faktorene som antas å henge sammen (Ringdal, 2018). Disse faktorene ble samlet inn i to indekser: opplevelse av angst indeksen og komfort indeksen. Intern konsistens av disse indeksene ble målt med hjelp av Cronbachs alfa, en statistisk størrelse som varierer fra 0 til 1 (Ringdal, 2018). Verdier som går mot 0 har liten eller ingen konsistens, verdier som er helst over 0,7 har god konsistens og med dette tilfredsstillende reliabilitet. For 21 år siden ble det brukt kun forhold fra tabell 5 for å lage angst indeksen. Da jeg målte Cronbachs alfa denne gangen med samme faktorer, fikk jeg resultat 0.677. Dette er greit nok resultat, men for å få enda bedre konsistens justerte jeg indeksen med tre ekstra forhold som er nevnt i analyse delen. Med dette fikk jeg Cronbachs alfa verdi på 0.774 som betyr at indeksen har enda bedre reliabilitet. Komfort indeksen ble laget på samme måten som i 1998. Det vil si at komfort indeksen består av forhold listet i tabell 7. Denne indeksen har fått 0.827 Cronbachs alfa verdi som betyr at den har veldig høy pålitelighet. I tillegg ønsket jeg å lage en ekstra indeks, nemlig «tillit» indeks. Dessverre viste det seg at indikatorene knyttet til tillit som skulle inngå i denne indeksen ikke tilfredsstilte krav til reliabilitet. De har fått en Cronbachs alfa verdi på 0.471 som tyder på at det ikke er sterk nok sammenheng mellom disse faktorene. Jeg regner med at med flere spørsmål knyttet til «tillit», kunne jeg ha oppnådd en tilfredsstillende reliabilitet. Dette er noe som kan tas hensyn til i eventuell videre forskning.

4.4.2. Validitet

Validitet betyr gyldighet/ relevans. I forskningssammenheng handler om å måle det en forsker vil måle (Ringdal, 2018). Her snakker vi om relevans av det som er målt, og om fenomenet som forskes på kan også gjelde for andre (Skog, 2004). Som nevnt tidligere er deltagerne i denne undersøkelsen ikke trukket ved sannsynlighetsutvalg. Likevel mener jeg at utvalget er representativt for populasjonen, da deltagerne ikke er knyttet hverken til en bestemt arbeidsgiver, arbeidsplass, arbeidsforhold, kjønn, alder eller andre forhold. Den eneste faktoren som kan være en ulempe med tanke på validitet er tilknytting til fagforeningen Lederne.

Det som er forutsetningen for høy validitet er høy reliabilitet (Ringdal, 2018). Som nevnt tidligere har denne studien høy reliabilitet. I tillegg kommer alt data rett fra kilden og dermed kan antas å ha høy validitet.

Vi kan sjekke validitet gjennom kontroll mot teori og andre undersøkelser. I denne undersøkelsen ble det brukt et skjema for innsamling av data som allerede eksisterte og ble testet. Dermed kunne resultatene sammenlignes. I tillegg kan det påstås at resultatene fra analysen gir et godt grunnlag for å svare på problemstillingen og dermed kan det antas at validiteten er god.

4.4.3. Metodekritikk, svakheter ved valg av metode

I dette kapitlet kommer jeg til å presentere utfordringer knyttet til metode som ble brukt. Det første problemet med den kvantitative spørreundersøkelsen som skulle kartlegge passasjerens opplevelse av risiko ved helikopterflyving, er at den er basert på forhåndsdefinerte kategorier. Det vil si at passasjerenes svar ble påvirket av svaralternativer de måtte velge mellom, de kunne ikke ordlegge seg selv om opplevelse av risiko. Dette gjenspeiles i to mailer fra deltagerne hvor de kritiserte spørsmål nummer 24. Her skulle deltagerne svare på forhold som påvirker opplevelse av ubehag. De kunne velge mellom 3 svar: mer, samme eller mindre ubehag. Deltagerne mente at det finnes reisende som ikke føler ubehag og dermed bør et slik svaralternativ være tilgjengelig. Jeg er delvis enig med dem, men jeg mener også at valg av svaralternativ «samme ubehag» betyr at de ikke blir påvirket av de forholdene som ble listet opp. Her kommer neste problemet med den kvantitative spørreundersøkelsen, nemlig det er ingen fleksibilitet underveis. Det vil si at jeg ikke kunne justere spørsmål og svaralternativer for å få mer informasjon ut i fra de resultatene som har allerede kommet. Ved kvalitative studier, kunne jeg tilpasse spørsmål underveis for å få flere detaljer og forklare mer fenomenets kompleksitet. Kun i to siste spørsmålene fikk deltagerne mulighet til å uttrykke sine meninger uten noen begrensinger.

Her kommer en svakhet ved komparativ studie, man kan ikke velge helt fritt hva en spør om. I løpet av 21 år har flere forhold endret seg. Det er blant annet bare en type helikopter i forhold til to som var tidligere. I tillegg var jeg også interessert i andre forhold som kunne påvirke passasjerens risikopersepsjon. Her snakker jeg om faktorer som media, risikokommunikasjon og tillit, som spiller stor rolle for opplevelsen av risiko. Disse aspektene ble ikke tatt hensyn til i det forrige studiet og kunne dermed ikke sammenlignes. Likefullt har jeg valgt å stille noen spørsmål knyttet til disse faktorene.

Spørreundersøkelsen har kun blitt sendt til medlemmene av fagforeningen Lederne. Dette kan ha spilt en stor rolle for validiteten av undersøkelsen. Som nevnt tidligere, mener jeg likevel at utvalget var statistisk representativt for populasjon av offshore arbeidere. I tillegg kunne undersøkelsen ses på gjennom «forenings» briller. Ut i fra resultatene, som kan sammenlignes med den forrige undersøkelsen, mener jeg at deltagerne var objektive og ikke ble påvirket av måten de har fått spørreskjema på. Det eneste identifiserte problemet er at det er usikkerhet knyttet til om medlemmene faktisk jobber offshore. Lederne har sendt en link med undersøkelsen til et utvalg av medlemmer, som de har antatt at jobber offshore. Det vil si at medlemmene som har mottatt en link ikke nødvendigvis bruker helikoptertransport. Dette påvirker svarprosenten som var på 66%. Her kan jeg spekulere i om svarprosenten egentlig kunne ha vært høyere enn 66% hvis vi hadde eliminert folk som ikke jobber offshore fra utvalget.

I etterkant av gjennomføring av spørreundersøkelsen, oppdaget jeg noen feil i forbindelse med design av survey. For å klare å kjøre regresjonsanalyse må svaralternativer være «kodet». Det vil si at jeg skulle lage svaralternativer og ikke bare «fritekst bokser». Jeg hadde noen spørsmål hvor deltagerne skulle skrive inn svarene, og dermed kunne jeg ikke bruke disse til å se sammenheng mellom uavhengige og avhengige variabler. En av eksemplene er spørsmål om nasjonalitet.

På grunn av tidspress bestemte jeg meg for å ikke sende ut en mail med påminnelse om å ta undersøkelsen. Jeg måtte på et tidspunkt ta avgjørelsen at det var «nok» svar

og begynne med analysen. Det kan hende at jeg hadde fått flere svar ved en eventuell purring, men jeg tror ikke at dette hadde påvirket resultatene i stor grad.

Jeg opplever at den kvantitative metoden som ble brukt for datainnsamling var hensiktsmessig og besvarer oppgavens problemstilling. I neste kapittel blir studiens funn presentert.

5. Resultater, analyse

Resultatene av spørreundersøkelsen kommer til å bli presentert i forhold til analysemodellen som ble illustrert i kapittel 3.5. Jeg skal begynne å beskrive funn med deskriptiv statistisk analyse, etterfulgt av multivariat analyse slik som definert i metoddelen. Analysen starter med bakgrunnsopplysninger, som er de første uavhengige variabler og består av: demografiske kjennetegn, informasjon om helse, type selskap passasjerene er ansatt i, reisemønster, opplysninger om gjennomførte kurs og involvering i ulykker.

5.1. Demografiske kjennetegn

De fleste som har svart på undersøkelsen er menn 90,9 prosent, sammenlignet med 90 prosent i 1998. Det er ganske stort avvik på gjennomsnittsalderen i dag og for 21 år siden. I dag er gjennomsnittsalderen 49,8 år med et standardavvik på 11 år, mot 41 år for 21 år siden. Det betyr at de fleste som jobber offshore i dag er mellom 38,8 og 60,8 år (31 og 50 år i 1998). Det er flere som har ektefelle eller samboer: 83 prosent vs. 78 prosent, mens prosent av de som har barn er nesten uendret: 74 mot 73 prosent. Jeg har i tillegg lagt spørsmål om nasjonalitet. Resultatet ble: 95,8 norske, 4,2 andre land (Australsk 0,1; Bosnisk 0,1; Tysk 0,1; Britisk 0,7; DK 0,8; USA 0,1; nederlandsk 0,1; polsk 0,4; svensk 1,8)

5.2. Helse

For 21 år siden var det 2 prosent som mente at de var i dårlig eller meget dårlig fysisk form. I dag er det ikke så stor endring; det er 2,4 prosent som synes at de er i dårlig/meget dårlig form. De fleste, 52,6 prosent, mener at de er i god form og 12,8 meget god.

Det er 1,2 prosent flere enn i 1998, det vil si 20,2 prosent, som har vært borte fra jobben i det siste året på grunn av sykdom. Gjennomsnittlig fravær har økt ganske betraktelig, fra 22 til 36 dager i året.

Videre kommer en tabell som beskriver bruk av sovemedisiner, beroligende og smertestillende den siste måneden.

Tabell 3. Bruk av medisiner 1998, 2019

| Har ikke benyttet: | 1998 | 2019 |
|--------------------|------|------|
| Sovemedisiner | 92 | 90,9 |
| Beroligende | 94 | 98,6 |
| Smertestillende | 83 | 79 |

5.3. Selskapstilhørighet og erfaring offshore

De fleste respondentene er ansatt hos en operatør 59,7 prosent i dag, mot 43 prosent i 1998. Resten jobber for en entreprenør 40,3 prosent. Det har blitt en endring i forhold til hvor arbeidere jobber: 65,5 prosent jobber på faste installasjoner, 7,8 på flyttbare og 26,6 sier at type installasjon varierer. I 1998 var det: 75 prosent på faste, 9 prosent på flyttbare og 14 prosent varierer.

Når det gjelder arbeidsområde, kan jeg ikke sammenligne studiene i dag og for 21 år siden, grunnet endring i spørsmål. Jeg har beskrevet arbeidsområder i forhold til petroleumstilsynet sin fordeling i dag. Her kommer resultatene: de fleste 26,2 prosent jobber med prosess, 24,4 prosent vedlikehold, 9,5 prosent boring, 9,2 prosent konstruksjon / modifikasjon, 4,5 prosent administrasjon, 3,7 prosent forpleining, 3,4 prosent kran / dekk, 3,4 prosent brønnservice og 5,3 prosent oppgir annet som svar.

Det ser ut som respondentene har mye lengre offshore erfaring i dag enn for 21 år siden. I dag er det i gjennomsnitt 20,5 år med arbeid offshore mot 10,7 i 1998. Standardavviket ligger på 10,5 år i dag, det vil si at de fleste har jobbet mellom 10 og 31 år offshore, mot 4 og 18 år for 21 år siden.

5.4. Reise til installasjon

Reisefrekvensen varierer veldig. Minimum tar respondentene 1 tur maksimum 30 turer i løpet av et år. I gjennomsnitt tar de 9,3 med standardavviket på 2,4. Dette betyr at de fleste reiser mellom 6,9 til 11,7 ganger. I 1998 standarden var 10 turer i løpet av et år. Helikoptertur tar i gjennomsnitt 52 minutter med standardavviket på 17 minutter. Det betyr at de fleste reiser mellom 35 minutter til 69 minutter. Det betyr at helikopterreiser

har blitt kortere i forhold til 1998, hvor gjennomsnittreisen tok 60 minutter. De fleste i dag har ingen mellomlandinger. Resten oppgir 1 til 3 mellomlandinger.

5.5. Deltaking på sikkerhetskurs / involvert i ulykker

For 21 år siden var det ingen spørsmål angående utdanning man hadde. Jeg har valgt å legge til dette spørsmålet. Resultatet ble: videregående skole uten fagbrev 8 prosent, ufaglært 0,4 prosent, lærling 1,0 prosent, faglært med et fagbrev 37,9 prosent, universitet / høyskole 23,6, fagspesifikke sertifikat 15,6 prosent.

Jeg måtte også endre litt på spørsmål angående helikopterevakueringkurs, siden dette er obligatorisk nå. For 20 år siden var det 67 prosent som hadde gjennomført et slikt kurs. Det som er interessant i dag, er deltakelse på repetisjon av Huet (helikoptervelt). Selve repetisjonskurset er obligatorisk, men man kan få dispensasjon fra Huet delen av dette kurset dersom man kun skal jobbe på norsk sektor. Resultatet ble 77 prosent av deltagerne som har gjennomført Huet repetisjonskurs. Det er ikke stor endring når det gjelder flyskrekk kurs. I 1998 var det 2 prosent som har tatt dette kurset, i dag er det 2,3 prosent.

Respondentene ble spurt om de har vært involvert i en helikopterulykke og nestenulykke. 0,6 prosent svarer i dag at de har vært involvert i en ulykke mot 1 prosent i 1998. Antallet av deltagerne som var involvert i nestenulykke har senket også fra 9 prosent til 8,4 prosent. I tillegg har jeg stilt spørsmål om deltagerne er i slekt eller nær relasjon med noen som har vært involvert i ulykke. Det var 14,6 prosent som har svart «Ja» på dette spørsmålet.

5.6. Generelle forhold ved helikopterreising

I denne delen av undersøkelsen ble deltagerne spurt om generelle forhold ved helikopterreising. I den opprinnelige undersøkelsen var det 17 påstander knyttet til offshore reising. Jeg har fjernet noen av påstandene og lagt til andre, noe som resulterte i 14 påstander til sammen. Respondentene har fått 5 svar alternativer: «helt enig», «delvis enig», «hverken enig eller uenig», «delvis uenig» og «helt uenig». Disse alternativene ble gradert på skala fra 1 til 5, og gjennomsnittet indikerer enighet med lave verdier og uenighet med høyere verdier. Tabell 4 viser alle påstander og

resultater markert med blå farge fra 1998. Dagens resultater er markert med rødt i tabellen. Målet var å finne ut i hvor stor grad passasjerer føler ubehag og engstelse under helikopterreisen (Lie & Ringstad, 1998).

Tabell 4. Generelle forhold ved helikopterreiseing. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| Utsagn | Gj.snitt | Helt enig (1) | Delvis enig (2) | Hverken enig eller uenig (3) | Delvis uenig (4) | Helt uenig (5) |
|---|--------------|---------------|-----------------|------------------------------|------------------|----------------|
| Det er viktig for meg at helikopteret ser ut til å ha blitt godt vedlikeholdt | 1,48 1,30 | 69,9 81,8 | 16,6 11,5 | 7,3 4,0 | 1,8 0,8 | 2,6 2,0 |
| Helikopter er en trygg reisemåte | 2,09 1,96 | 30,7 40,5 | 39,3 35,8 | 16,5 14,6 | 8,2 5,5 | 2,1 3,6 |
| Etter en helikoptertur føler jeg meg lettet | 2,73 2,99 | 17,9 10,3 | 24,6 25,1 | 33,2 37,5 | 9,0 9,7 | 12,4 17,4 |
| Dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten | 2,93 2,74 | 11,9 15,4 | 27,1 31,6 | 31,4 28,2 | 10,2 13,0 | 17,1 11,8 |
| Nære pårørende er ofte bekymret pga. helikopterreisene | 3,16 3,21 | 9,2 7,5 | 28,7 26,5 | 19,8 25,5 | 17,5 18,6 | 22,9 21,9 |
| Informasjon på heliporten er ofte mangelfull | 3,48 3,33 | 7,3 6,8 | 17,4 19,8 | 23,5 29,0 | 20,4 22,8 | 29,5 21,6 |
| Etter en helikoptertur føler jeg meg sliten | 3,64 3,66 | 6,5 5,5 | 17,6 16,8 | 18,3 20,8 | 18,2 20,0 | 37,7 37,0 |
| Jeg sover dårligere natten før inn- og utreisen enn ellers | 3,93 3,76 | 8,8 10,1 | 13,0 14,0 | 9,3 11,7 | 12,2 18,0 | 54,8 46,2 |
| Helikopterreisningen har gjort at jeg har vurdert å slutte i arbeid offshore | 4,52 4,31 | 2,1 2,8 | 6,0 6,8 | 6,7 12,4 | 8,0 12,8 | 75,7 65,2 |
| Jeg ville benyttet beroligende medisiner under helikopterreisen om jeg hadde hatt anledning | 4,77 4,72 | 1,7 2,2 | 1,6 1,6 | 3,5 4,0 | 3,9 7,1 | 87,7 85,2 |
| Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoriske kurs | 2,11 | 35,0 | 34,6 | 17,8 | 9,2 | 3,4 |
| Mediens dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg | 3,33 | 4,2 | 22,2 | 31,4 | 21,0 | 21,2 |
| Jeg ønsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter | 2,90 | 9,2 | 24,6 | 43,8 | 11,6 | 10,8 |
| Jeg føler meg «presset» til å jobbe offshore (pga. eks. Økonomi... | 4,23 | 2,2 | 7,2 | 15,2 | 16,4 | 59,0 |

Lie og Ringstad (1998) tolker svarene i forhold til trygghets- og utrygghetsfølelser. De mener at følgende utsagn forbindes med trygghetsfaktorer: «Det er viktig for meg at helikopter ser ut til å ha blitt godt vedlikeholdt» og «Helikopter er en trygg reisemåte» (Lie & Ringstad, 1998). Vi ser en positiv endring i resultatene fra første til dagens undersøkelse. Deltagerne i dag er mer bestemt på at det faktisk er trygt å reise med helikopter, og de legger enda større vekt på vedlikeholds påstander. Hele 81,8 prosent er helt enig og 11,5 prosent er delvis enig (93,3 prosent til sammen), at det er viktig med helikopter som ser ut til å være godt vedlikeholdt. Disse resultatene sammenlignet med 69,9 prosent helt enig og 16,6 prosent delvis enig (86,5 prosent). Det er også færre som er uenige i denne påstanden: 2,08 prosent i dag mot 4,4 prosent tidligere.

Flere påstår også at helikopter er en trygg måte å reise på. Hele 76,3 er enig med denne påstanden i dag, mot 70 prosent for 21 år siden. Uenighet i denne påstanden har også endret seg fra 10,3 prosent i 1998 til 9,1 prosent i dag.

Følgende påstander forbindes med opplevelse av spenning, utrygghet eller ubehag: «Etter en helikoptertur føler jeg meg lettet», «Dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten», «Etter en helikoptertur føler jeg meg sliten», «Jeg sover dårligere natten før inn- og utreisen enn ellers»

Første utsagn om lettelse etter helikopter tur kan indikere en viss uro og utrygghet, men ikke angst ifølge Lie og Ringstad (1998). Igjen ser vi betydelig, positiv endring i svarene før og nå. I dag er det «bare» 35,4 prosent som er enig i påstanden, mot 42,5 tidligere. Det er også flere nå som er uenig med disse utsagnene: 27,1 prosent i forhold til 21,4 for 21 år siden.

Påstander om dårlig søvn dagen før inn- og utreise, samt følelse av å være sliten etter tur med helikopter, kan også indikere uro og ubehag. 24,1 prosent av deltagerne sover dårligere dagen før reise med helikopter (21,8 prosent i 1998). 64,2 prosent er uenig i denne påstanden (67 prosent tidligere). Det er færre, 22,3 prosent, som er sliten etter turen enn for 21 år siden; 24,1 prosent.

Passasjerene mener at informasjon på heliporten ikke er like mangelfull som for 21 år siden. Det er en positiv endring i gjennomsnitt fra 3,48 til 3,33. I tillegg påstår 69,6

prosent at de har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoriske kurs. På den andre siden, er det fortsatt ganske stor prosent (12,6) som mener at de ikke har nok kunnskap om dette. 33,8 prosent av deltagerne ønsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter, mens 22,4 har ikke behov for det. Det er en stor andel av passasjerer, 26,4 prosent, som mener at medias dekning av helikopterulykker har gjort dem mer utrygge. På den andre siden er det et flertall, 42,2 prosent, som er uenig med denne påstanden.

Det er fortsatt mange passasjerer som mener at deres nære pårørende ofte er bekymret på grunn av helikopterreisene. 33,0 prosent er enig med denne påstanden, sammenlignet med 37,9 prosent i 1998. Svarprosenten av uenige passasjerer har nesten ikke endret seg i løpet av 21 år. Det var 40,4 som var uenige med utsagnet i 1998 mens det er 40,5 i dag.

Opplevelsen av uro og ubehag kan også forbindes med press til å jobbe offshore. De fleste, 75,4 prosent, er uenige med utsagn «jeg føler meg «presset» til å jobbe offshore». Det er likevel 9,4 prosent av deltagerne som er enige med påstanden. Det er også en liten prosent (9,6 i dag, mot 8,1 i 1998) som mener at helikopterreise har gjort at de vurderer å slutte i jobben offshore. Allikevel er det fortsatt ikke en stor andel av passasjerer (3,8 prosent i dag vs. 3,3 for 21 år siden) som ville ha benyttet beroligende medisiner under helikopterreisen.

5.7. Erfaringer under helikopterturen, psykiske og atferdsmessige reaksjoner

Lie og Ringstad (1998) har utarbeidet påstander knyttet til psykologiske og atferdsmessige reaksjoner under helikopterreisen. Disse utsagnene indikerer følelser av trygghet, engstelse og redsel. Påstandene og svaralternativer er presentert i tabell 5.

Tabell 5. Psykologiske og atferdsmessige reaksjoner under helikopterreisen. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|---|---------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| Jeg føler meg avslappet | 32,7 30,6 | 39,5 37,8 | 17,1 20,2 | 6,7 9,2 | 1,9 2,2 |
| Jeg sover | 23,2 26,5 | 31,4 25,7 | 26,3 26,5 | 8,5 10,4 | 8,3 10,8 |
| Jeg forsøker å sette meg på en bestemt plass i helikopteret | 18,2 20,0 | 31,2 27,3 | 19,8 18,0 | 13,9 16,1 | 15,2 18,6 |
| Jeg kjeder meg | 10,7 15,1 | 27,6 24,9 | 34,5 34,9 | 17,6 16,9 | 7,4 8,2 |
| Jeg blir engstelig ved sterke vibrasjoner | 8,3 7,1 | 13,0 12,4 | 35,0 33,1 | 29,0 29,0 | 12,6 18,4 |
| Jeg tenker på hva som kan gå galt | 4,7 7,1 | 11,3 12,4 | 36,6 33,1 | 31,0 29,0 | 14,4 18,4 |
| Jeg lytter etter «rare» lyder | 7,0 14,3 | 11,1 13,1 | 30,1 33,1 | 28,2 23,5 | 21,1 16,1 |
| Jeg følger nøye med på hva helikoptermannskapet gjør | 3,5 6,9 | 8,8 15,1 | 24,9 29,2 | 36,0 31,4 | 24,3 17,3 |
| Jeg tenker på ting jeg har lest eller hørt om helikopterulykker | 2,1 3,5 | 5,9 8,4 | 27,6 26,3 | 38,1 33,5 | 24,2 28,4 |
| Jeg er redd | 1,0 1,4 | 2,5 1,6 | 12,6 10,0 | 34,8 29,4 | 47,1 57,6 |
| Jeg opplever ubehag | 3,1 | 5,9 | 21,0 | 40,0 | 30,0 |

Trygghet reflekteres med påstanden «jeg føler meg avslappet». 72,2 prosent av passasjerer i 1998 svarte «alltid» og «ofte» på dette utsagnet. I dag er det 68,4 prosent av deltagerne som har gitt samme svar. Det er også stor forskjell på de som mener at de «aldri» eller «sjelden» er avslappet. For å sammenligne var det 8,6 prosent i 1998 mot 11,4 prosent nå. Da er det 17,1 mot 20,2 prosent av passasjerer i dag som klarer å slappe av *av og til*.

På den andre siden har vi påstanden «jeg er redd». Her ser vi en positiv endring. Fra 3,5 prosent som har svart at de «alltid» eller «ofte» er redde til 3 prosent i dag. I tillegg er det også flere som svarer at de «aldri» eller «sjelden» er redde, 87 prosent i dag mot 81,9 prosent tidligere. Det betyr også at det er mindre passasjerer som er redde *av og til*, 10 prosent i dag mot 12,6 prosent.

Lie og Ringstad (1998) tolker svar på følgende påstander: «*Jeg blir engstelig ved sterke vibrasjoner*», «*Jeg tenker på hva som kan gå galt*», «*Jeg lytter etter «rare» lyder*», som en indikator for angst og beredskap for angst. Det som er spesielt i sammenligningen av disse påstandene, er at passasjerer ikke blir så engstelige ved sterke vibrasjoner i dag i forhold til passasjerer for 21 år siden (19,5 prosent i dag mot 21,3 prosent), men de er mer oppmerksom på «rare lyder» (27,4 prosent mot 18,1 i 1998) og tenker mer på det som kan gå galt (19,5 prosent i dag mot 16 prosent tidligere). I tabellen ser vi også endring i *av og til* svarprosenten.

Lie og Ringstad brukte prosentfordeling som et grunnlag for tolkning av svar. Dette resulterte i deres påstand om at 3,5 - 5 prosent av passasjerer opplever hyppig eller kontinuerlig angst og cirka 20 prosent viser mer moderate reaksjoner på angst og uro (Lie & Ringstad, 1998). Ved å bruke samme prinsippet kom jeg fram til følgende resultater: 3 prosent opplever kontinuerlig angst og omkring 22 prosent viser moderate reaksjoner på angst.

Jeg har i tillegg valgt å stille direkte spørsmål om ubehag. Det viser seg at 9 prosent av passasjerer *alltid* eller *ofte* opplever ubehag. I motsetning er det 70 prosent som opplever det *aldri* eller *sjelden*. 21 prosent opplever det *av og til*.

5.8. Forhold som kan påvirke ubehag

Målet med denne delen av undersøkelsen var å finne ut i hvilken grad meteorologiske og andre forhold (varighet av turer og mellomlandinger) påvirker opplevelse av ubehag (Lie & Ringstad, 1998). Tabell 6 viser en liste med forhold som kan påvirke ubehag og svarene på de 3 svaralternativene.

Tabell 6. Forhold som kan påvirke ubehag. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | Mer ubehag | Samme ubehag | Mindre ubehag |
|--|--------------|--------------|---------------|
| Flygning i turbulent luft | 74,4 52,1 | 19,1 43,4 | 2,4 4,5 |
| Flygning i tordenvær | 61,6 53,5 | 29,9 41,7 | 3,0 4,8 |
| Flygning i sterk vind | 51,9 35,7 | 39,3 58,3 | 4,7 6,0 |
| Helikopterturer som er spesielt langvarige | 48,6 37,4 | 42,2 57,2 | 4,6 5,4 |
| Flygning i tåke | 44,4 32,6 | 46,8 62,4 | 4,1 5,0 |
| Mange mellomlandinger | 44,3 44,2 | 44,7 48,3 | 5,4 7,4 |
| Flygning i regn / bygevær | 20,8 17,4 | 68,3 75,2 | 5,9 7,4 |
| Flygning i vær med store bølgehøyder | 20,9 18,2 | 67,4 75,6 | 6,6 6,2 |
| Flygning i mørke | 21,6 18,0 | 64,8 72,9 | 8,9 9,1 |
| Helikopterturer som er spesielt kortvarige | 3,6 1,7 | 61,6 68,0 | 29,7 30,4 |

Det viser seg at det er de samme forholdene som virker mest på passasjerens opplevelse av ubehag: turbulens, tordenvær og sterk vind. Likevel er det et stort avvik mellom svarprosenten for 21 år siden og nå. Et eksempel på dette avviket i svarprosent, er at *Flygning i turbulent luft* har forårsaket mer ubehag for 74,4 prosent av passasjerene i 1998. I dag er det «bare» 52,1 prosent av deltagerne som gir samme svar. Endringen er på hele 22,3 prosent. Vi kan også se en positiv endring når det gjelder svarprosent på «mer ubehag» i alle andre faktorer utenom en. Det er svar på spørsmål angående mellomlandinger. Her er det fortsatt omkring 44 prosent som mener at flere stopp oppleves som mer ubehagelig.

5.9. Komfort og miljø i helikopteret

I denne delen av undersøkelsen, skulle passasjerene svare på hvor fornøyd eller misfornøyd var de med komfort og miljø i helikopter. De skulle gradere forhold knyttet til blant annet luftkvalitet, sitteplass, støy og vibrasjoner. Tabell 7 viser alle forhold som skulle graderes med 5 svaralternativer fra *svært fornøyd* til *svært misfornøyd*.

Tabell 7. Komfort og miljø i helikopteret. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | Svært fornøyd | Fornøyd | Verken fornøyd el. misfornøyd | Misfornøyd | Svært misfornøyd |
|--|---------------|--------------|-------------------------------|--------------|------------------|
| Tilgang til rømningsveier | 7,1 11,3 | 45,0 48,2 | 31,7 32,2 | 10,6 6,9 | 3,2 1,5 |
| Overlevingsdrakt | 7,5 8,4 | 45,4 47,0 | 27,7 27,8 | 13,0 13,8 | 4,2 3,1 |
| Luftkvalitet | 1,6 4,4 | 36,4 52,0 | 37,1 35,7 | 17,5 7,5 | 4,9 0,4 |
| Kommunikasjon flyger - passasjer | 3,2 7,7 | 34,6 42,2 | 35,4 37,0 | 17,2 11,3 | 7,5 1,9 |
| Temperatur | 1,1 2,7 | 28,3 41,8 | 30,3 33,2 | 30,2 19,6 | 8,1 2,7 |
| Anledning til å aktivisere seg (eks. Lesing, musikk) | 1,6 4,2 | 19,3 28,0 | 30,8 40,7 | 31,9 19,6 | 14,4 7,5 |
| Støy / vibrasjoner | 0,4 0,8 | 10,3 12,5 | 40,0 45,7 | 34,6 33,4 | 11,9 7,5 |
| Sittekomfort | 0,7 0,8 | 10,6 16,1 | 17,2 28,4 | 38,5 37,6 | 30,6 17,1 |
| Tilstrekkelig plass for hver enkelt passasjer | 0,7 2,5 | 8,9 25,1 | 13,4 31,9 | 38,7 31,3 | 36,1 9,2 |

Resultatene i dag viser stor forbedring (som oftest over 40 prosent forbedring) i nesten alle forhold sammenlignet med svarprosenten fra 1998. Noen av de mest uttalte positive endringene gjelder tilstrekkelig plass hvor prosenten av misfornøyde passasjerer gikk ned fra 74,8 til 40,5, i tillegg til at misnøye med luftkvalitet gikk ned fra 22,4 prosent til 7,9. I tillegg er det færre som er misfornøyd med kommunikasjonen med piloter. Her ser vi endringen fra 24,7 prosent i 1998 til 13,2 prosent i dag. Det som ikke har endret seg like mye er sittekomfort og støy. Sittekomfort skårer høyest på misfornøyd skala i dag. Det er 54,7 prosent (mot 69,1 prosent i 1998) av passasjerer som synes at setene er dårlige. Støy og vibrasjoner ligger på andre plass på denne skalaen, med 40,9 prosent av misfornøyde respondenter (mot 46,5 tidligere).

5.10. Passasjerens interesser

Jeg skal nå sammenligne resultater fra undersøkelsene som viser i hvilken grad deltagerne mener deres interesser blir ivaretatt av forskjellige instanser knyttet til helikopteroperasjon (Lie & Ringstad, 1998). Instansene og svaralternativer er listet opp i tabell 8.

Tabell 8. Hvordan ulike instanser ivaretar passasjerens interesse. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | Svært fornøyd | Fornøyd | Verken fornøyd el. misfornøyd | Misfornøyd | Svært misfornøyd |
|--|---------------|--------------|-------------------------------|--------------|------------------|
| Helikopterselskapene | 4,7 14,1 | 40,6 42,4 | 37,5 36,8 | 10,1 6,5 | 2,6 0,2 |
| Verneombud og arbeidsmiljøutvalg | 4,0 11,7 | 34,8 33,5 | 46,3 45,7 | 6,8 6,9 | 1,8 2,2 |
| Fagforeningen | 3,6 14,1 | 32,2 37,6 | 43,3 41,2 | 11,5 5,9 | 3,2 1,2 |
| Bedriftshelsetjeneste | 3,4 9,3 | 26,8 24,8 | 47,4 51,7 | 10,7 11,5 | 3,6 2,6 |
| Ledelsen i selskapet hvor du er ansatt | 4,5 12,1 | 29,7 33,3 | 42,5 38,2 | 11,6 12,9 | 5,8 3,4 |
| Myndighetene | 1,9 7,3 | 21,9 28,7 | 46,3 45,5 | 17,5 14,5 | 6,0 4,0 |

Akkurat som for 21 år siden, er det en stor andel (mellom 36 og 51 prosent) som er nøytral, og markerte *verken fornøyd eller misfornøyd* svar. Lie og Ringstad antar at så stor prosent skyldes muligens mangel på informasjon om instansens jobb i forhold til helikopterflyving, eller at passasjerene ikke er opptatt av hvilken rolle de spiller (Lie & Ringstad, 1998).

Det som er interessant, er at resultatene fra dagens undersøkelse tyder på at passasjerene er mye mer fornøyd med de forskjellige partene i dag enn for 21 år siden. I gjennomsnitt har positive svar: svært fornøyd eller fornøyd økt med 10 prosent. Den største endringen er knyttet til fagforeningene (15,9) og nest størst til myndigheter (12,2). Allikevel er det fortsatt myndighetene som skårer verst på skalaen. Det er 18,5 prosent av passasjerene (mot 23,5 prosent i 1998) som er misfornøyd med deres jobb i forbindelse med helikopterreise. På andre plass ligger ledelsen i bedriften med 16,3 prosent misfornøyd ansatte (mot 17,4 tidligere). Videre kommer

bedriftshelsetjeneste, verneombud og arbeidsmiljøutvalg som har byttet plass med fagforeninger. Det er fortsatt helikopterselskapene som kommer ut med de beste resultatene.

5.11. Tillit

Jeg har lagt til en del i undersøkelsen som er knyttet til tillit. Grad av tillit forsterker eller minimerer opplevd risiko og ubehag. Deltagerne skulle vurdere hvor enige eller uenige de var i påstandene som er listet opp i tabell 9.

Tabell 9. Tillit 2019.

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|--|-----------|-------------|-------------------------|--------------|------------|
| Enkelte helikopterselskap er tryggere å reise med enn andre | 16,9 | 23,2 | 43,5 | 6,5 | 10,0 |
| Jeg har tillit til mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i mitt selskap | 35,4 | 32,3 | 27,0 | 3,9 | 1,4 |
| Jeg har tillit til piloter | 75,0 | 20,3 | 3,7 | 0,0 | 1,0 |
| Jeg har tillit til tekniker som vedlikeholder helikopter | 55,5 | 32,3 | 10,2 | 1,4 | 0,6 |
| Jeg har tillit til helikopterprodusenten Sikorsky (eks. S92) | 51,0 | 32,7 | 12,6 | 2,4 | 1,2 |
| Jeg har tillit til helikopterprodusenten Airbus Helicopters (eks.EC225) | 7,5 | 13,8 | 25,4 | 19,9 | 33,3 |

Resultater viser at passasjerer har mest tillit til piloter. Hele 95,3 prosent av deltagerne har sagt seg enig i påstanden om tillit til piloter. Teknisk personell har ikke fått like bra oppslutning som piloter. Det er 87,8 prosent som stoler på teknikere som vedlikeholder helikopter. Mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i passasjerens bedrifter fikk 67,7 prosent. I tillegg er det 40,1 prosent av deltagerne som mener at «*Enkelte helikopterselskap er tryggere å reise med enn andre*».

Det er interessant å se på forskjellen når det gjelder grad av tillit til helikopterprodusenter. Hele 53,2 prosent av passasjerene uttrykker mistillit til Airbus helikopter mot 3,6 til helikopter av typen Sikorsky.

5.12. Informasjon

Jeg har også valgt å lage et spørsmål som går ut på kilde til informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopter ulykker (tabell 10). Dette grunnet stor påvirkning av opplevd risiko i forhold til kunnskap om helikopteroperasjon.

Tabell 10. Kilde til informasjon 2019

| Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra: | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|---|---------------------|------|-----------|---------|-----------------------|
| Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | 3,1 | 10,4 | 34,4 | 26,7 | 25,3 |
| Tekniske aviser (eks. Helicopters magazine, Helicopter Industry) | 1,5 | 5,8 | 16,5 | 30,5 | 45,7 |
| Sociale Media (eks. Facebook, Twitter) | 1,9 | 5,6 | 23,6 | 27,1 | 41,8 |
| LinkedIn | 1,0 | 0,6 | 6,3 | 22,8 | 69,3 |
| Google | 1,7 | 5,0 | 21,3 | 27,3 | 44,7 |
| Arbeidsgivers portal | 2,7 | 11,1 | 26,1 | 26,3 | 33,8 |
| Kurs | 3,8 | 10,9 | 35,5 | 23,8 | 26,1 |
| Annet | 1,9 | 3,8 | 24,5 | 24,5 | 45,3 |

Resultatene er ganske forvirrende, grunnet stor svarprosent (mellom 50 og 90 prosent) på alternativene *sjelden* og *aldri / svært sjelden*. En kan tolke disse resultatene som om passasjerer ikke er særlig interessert i informasjonen om helikoptersikkerhet, teknologi og ulykker. Likevel fremkommer kurs som den viktigste kilden for informasjon om helikopteroperasjoners. Nummer to på listen er dagsaviser. Arbeidsgivers portal kommer på plass nummer tre. Deretter kommer sosiale medier, Google, tekniske aviser, LinkedIn og annet.

5.13. Passasjerens vurdering av mulige tiltak

I denne delen er det beskrevet en del tiltak som Lie og Ringstad (1998) mente kan ha betydning for forbedring av forholdene for passasjerer. I tabell 11 ser vi alle forslag til forbedring med svar alternativer. Jeg har valg å justere på disse alternativene og fjernet *vet ikke* alternativet. Dette for å fjerne muligheten til å være *nøytral* og få mer

tydelige resultater. Derfor kan jeg ikke sammenligne dagens og 1998 undersøkelsen med de nøyaktige svarprosentene. Jeg kan likevel se på hvilket tiltak deltagerne mener kan redusere ubehag.

Tabell 11. Passasjerenes vurdering av mulige tiltak. Svarte tall viser undersøkelse fra 1998, blå tall 2019

| | Vil redusere ubehag | Uten betydning | Virke mot sin hensikt | Vet ikke |
|--|---------------------|----------------|-----------------------|----------|
| Anledning til å snakke med helikopterbesetningen under turen | 25,6 16,7 | 56,0 79,7 | 1,8 3,6 | 13,1 |
| Bedre informasjon på heliporten | 39,8 38,7 | 46,5 60,3 | 0,8 1,0 | 9,4 |
| Mer informasjon til nære pårørende om helikopterreiseing | 40,1 25,5 | 36,2 63,0 | 5,5 11,5 | 15,4 |
| Helikoptertrygghetskurs («flyskrekk kurs) | 44,3 22,4 | 34,1 72,0 | 1,2 5,6 | 17,8 |
| Mer informasjon fra helikopterbesetningen under turen | 48,4 33,1 | 38,2 64,6 | 1,6 2,3 | 8,9 |
| Strengere regler for flyvning i dårlig vær | 51,3 41,0 | 31,9 55,0 | 2,0 4,0 | 11,3 |
| Mer informasjon om helikopterets virkemåte og teknologi | 53,3 50,4 | 34,1 47,5 | 1,4 2,1 | 8,5 |
| Bedre sikkerhetsopplæring (f.eks. helikopterevakueringkurs) | 54,7 20,1 | 26,5 67,6 | 4,8 12,3 | 11,1 |
| Mer komfortable overlevingsdrakter | 57,4 47,5 | 32,8 50,8 | 0,4 1,7 | 6,7 |
| Redusere antall mellomlandinger | 63,9 57,7 | 25,7 40,4 | 0,5 1,9 | 7,0 |
| Mer informasjon dersom helikopter får tekniske problemer | 78,7 69,9 | 6,4 25,1 | 4,8 5,0 | 7,3 |
| Mer komfortabel kabin | 88,4 67,4 | 6,9 31,4 | 0,1 1,3 | 1,9 |

Vi kan se en endring i tiltak som de fleste mener vil redusere ubehag. I 1998 var det *mer komfortabel kabin* som var prioritert en på lista. I dag er det viktigste for passasjerer å få *mer informasjon dersom helikopter får tekniske problemer*. Mer komfortabel kabin kommer på plass nummer to i dag. Plass nummer tre er knyttet til reduksjon av antall mellomlandinger. Videre ønsker passasjerer *mer informasjon om helikopterets virkemåte og teknologi*. Mer komfortable overlevingsdrakter kommer på plass nummer fire, før et ønske om *strengere regler for flyvning i dårlig vær*.

Anledning til å snakke med helikopterbesetningen under turen får fortsatt minst oppslutning. *Bedre sikkerhetsopplæring* havner nest lavest på lista. *Helikoptertrygghetskurs (flyskrekk kurs)* kommer på plass nummer tre fra bunn.

5.14. Multivariate analyser

Lie og Ringstad har samlet noen av spørsmålene og laget 3 indekser: «opplevd angst», «fysiologiske angstsymptomer» og «komfort». Dette for å få kraftigere og mer pålitelig uttrykk for egenskapene de ønsket å vurdere (Lie & Ringstad, 1998). Jeg har valgt å ikke stille spørsmål i undersøkelsen om «fysiologiske symptomer», og dermed kommer de ikke med i denne analysen. I tillegg har jeg justert den første indeksen «opplevd angst» med 3 ekstra spørsmål for å få høyere verdier på Cronbachs alpha. Med denne justeringen har jeg fått følgende verdier på Cronbachs alpha: indeks 1 «opplevd angst» 0.774 (vedlegg 2) og indeks 2 «komfort» 0.827 (vedlegg 3). Dette betyr at disse indeksene kan ses på som gode mål på ansattes opplevelse av disse forholdene i forbindelse med helikopterflyving.

Indeks 1 «opplevd angst» består av et gjennomsnitt av svarene fra tabell 5, i tillegg til tre ekstra påstander: «*Jeg sover dårligere natten før inn- og utreisen enn ellers*», «*Etter en helikoptertur føler jeg meg sliten*» og «*Etter en helikoptertur føler jeg meg lettet*». Disse gir et samlet uttrykk for intensiteten i opplevd angst / frykt (Lie & Ringstad, 1998).

Indeks 2 «komfort» består av et gjennomsnitt av svarene i tabell 7 og gir uttrykk for passasjerenes opplevelse av det fysiske miljø / komfort i helikoptrene.

Korrelasjon mellom angst indeksen og komfort indeksen har ikke endret seg noe særlig i løpet av de siste 21 årene. I 1998 var $R^2 = 0,16$, i dag er det 0,11 (vedlegg 4). Dette betyr at det fortsatt er en sammenheng mellom opplevd angst og komfort. Opplevd angst øker med økning av grad av misnøye når det gjelder komfort.

Grunnet manglende statistisk signifikans på flere av forholdene som ble studert og omtalt for 21 år siden, pluss nye forhold som ble undersøkt denne gangen (for eksempel: tillit og media), har jeg valgt å lage en ny analyse som skal se på påvirkning av indeksene i forhold til forskjellige faktorer.

5.14.1. Felles faktorer som påvirker både angst følelse og komfort

Det er åtte forhold som påvirker både opplevelse av angst og komfort i forbindelse med helikopterreise. Jeg skal ved hjelp av bivariat regresjonsanalyse forklare hvordan indeksene endrer seg som følge av endringer i disse faktorene.

1. Sykdom

Sykdom har en signifikant og positiv effekt på angst indeksen (vedlegg 5) og negativ effekt på komfort indeksen (vedlegg 6). Regresjonskoeffisienten viser hvor mye den avhengige variabelen (indeksen) endrer seg når den uavhengige variabelen (faktorer) endrer seg med 1. Dette betyr at passasjerene som har vært syke det siste året opplever mer angst enn de som ikke har vært syke. På den andre siden ser vi at deltagerne som er friske, generelt er mer fornøyde med komfort i helikopteret enn de som har vært syke det siste året.

2. Informasjonen på heliporten

Påstand *Informasjonen på heliporten er ofte mangelfull* har en positiv effekt på angst indeksen (vedlegg 8) og negativ på komfort indeksen (vedlegg 7). Dette betyr at passasjerene opplever mindre angst desto mer uenige de er i påstanden om at det mangler informasjon på heliporten. De er også mer fornøyd med komfort når de mener at det ikke mangler informasjon på heliporten.

3. Ønske om mer informasjon

Utsagn *Jeg ønsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter* har igjen positiv effekt på angst indeksen (vedlegg 9) og negativ på komfort (vedlegg 10). Resultatene forteller oss at passasjerer som får mindre angstopplevelser, ikke har behov for mer informasjon om helikopter. På den andre siden har vi deltagerne som blir mer fornøyd med komfort desto mer informasjon de får.

4. Kunnskap

Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoriske kurs har denne gangen negativ effekt på angst indeksen (vedlegg 12) og positiv på komfort indeksen (vedlegg 11). Dette betyr at deltagerne som er mer uenige i denne påstanden, de som mener at de ikke har tilstrekkelig kunnskap, også har mer angst. Dette resulterer også i at personer med ikke tilstrekkelig kunnskap blir mer misfornøyd med komfort.

5. Effektivitet

Påstand *Dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten* har positiv effekt på angst indeksen (vedlegg 13) og negativ på komfort (vedlegg 14). Disse resultatene tyder på at passasjerer som mener at denne påstanden ikke stemmer har mindre angst og er mer fornøyd med komfort.

6. Medienes påvirkning

Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg har igjen positiv effekt på opplevelse av angst (vedlegg 16) og negativ på komfort (vedlegg 15). Det vil si at mennesker som er enige med denne påstanden opplever mer angst og viser mest misnøye med komfort.

7. *Jeg føler meg «presset» til å jobbe offshore*

Her ser vi også positiv effekt på angst (vedlegg 17) og negativ på komfort indeksen (vedlegg 18). Dette betyr at «presset» øker opplevelse av angst og påvirker negativ følelse av komfort.

8. Helikopterreise og jobb offshore

Påstand *Helikopterreisen har gjort at jeg har vurdert å slutte i arbeid offshore* har ikke overaskende fått samme resultat som forrige faktor (vedlegg 19 og 20). Dette betyr at folk som opplever mer angst og mindre komfort, har vurdert å slutte i arbeid offshore på grunn av helikopterreisen.

Det finnes en forutsetning, både for kausale slutninger og regresjonsanalyse, at man i analysen ikke utelater viktige forklaringsvariabler som kan knyttes både til de uavhengige variabler (faktorer) og den avhengige variabelen (indekser) (Wasilewska,

2017). Uten kontroll på relevante bakenforliggende kontrollvariabler kan sammenheng mellom faktorer og indekser bli feiltolket. Det vil si at jeg må se på om den bivariate regresjonsanalysen overser viktige faktorer som er korrelert med faktorer og indekser. Analyse av disse faktorene kan gi mer korrekt bildet av sammenheng mellom variablene (Wasilewska, 2017). Det er likevel viktig å velge relevante kontrollvariablene for å få beste resultater av undersøkelsen.

Jeg har valgt å kontrollere noen av resultatene fra bivariate regresjonsanalyser med følgende variabler:

1. Korrelasjon mellom angst / komfort og sykdom ble kontrollert med «fysisk form» variabelen, da det er grunn til å anta at dårlig fysisk form kan påvirke generell tilstand og med dette følelse av angst og ubehag (vedlegg 21 og 22). Multivariat regresjonsanalyse bekrefter at passasjerer som mener at de er i dårlig form og har vært syke det siste året, oftere opplever angst og mindre komfort enn passasjerer som er friske og i bedre form.
2. Sammenheng mellom angst indeksen og variabelen om mediens dekning av helikopterulykker ble kontrollert med variablene *jeg henter informasjon fra Dagsaviser og sosiale medier* (vedlegg 23). Bakgrunnen for valg av disse kontrollvariablene er å bekrefte at disse to informasjonskildene påvirker passasjerens opplevelse av risiko. Regresjonsanalyse viser statistisk sammenheng og positiv effekt på angst indeksen. Det vil si at deltagerne som ofte henter informasjon fra dagsaviser og sosiale medier, og mener at denne informasjonen gjør dem mer utrygge, oftere opplever angst.
3. Korrelasjon mellom avhengige variablene (angst og komfort) og påstand om dagens effektivitet som går på bekostning av helikoptersikkerheten ble kontrollert med variabelen *mediens dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg* (vedlegg 24 og 25). Dette for å sjekke om media kan være en av faktorene som påvirker opplevelse av angst og ubehag i forhold til påstand om dagens effektivitet. Det har blitt vist positiv effekt av disse variablene på angst indeksen og negativt på komfort indeksen. Dette tyder på at media og krav til effektivitet forsterker opplevelse av angst og påvirker negativ opplevelse av komfort.

5.14.2. Andre faktorer som påvirker opplevelse av angst

I dette avsnittet kommer jeg til å liste opp og forklare sammenheng mellom angst og andre faktorer. Disse resultatene kommer både fra bivariate regresjonsanalyser og multivariate regresjonsanalyser og har statistisk signifikant effekt. Først og fremst spiller kjønn en rolle i opplevelse av angst (vedlegg 26). Det viser seg at kvinner opplever mer angst enn menn. I tillegg påvirker fysisk form passasjerens angst opplevelse (vedlegg 27). De som mente at de er i dårligere fysisk form opplever angst oftere enn de med bedre fysisk form. Hvor ofte man henter informasjon om helikoptersikkerhet, teknologi og helikopter-ulykker fra dagsaviser eller sosiale medier har også en signifikant effekt på angst indeksen (vedlegg 28). Deltagerne som sjelden henter informasjon fra disse to kildene, opplever mindre angst enn de som gjør det oftere. Opplevelse av angst øker også med mangel på HUET repetisjonskurs (vedlegg 29). Passasjerer som ikke er i slekt med noen som har vært rammet av en helikopterulykke, opplever ikke angst like ofte som de som har nære relasjoner med mennesker som har vært involvert i en ulykke (vedlegg 30).

Jeg har valgt å kontrollere sammenheng mellom angst indeksen, mangel av HUET repetisjonskurs og variablene «*jeg henter informasjon fra dagsaviser og sosiale media*» (vedlegg 31). Det er en grunn til å anta at informasjonskilde om helikopterulykker, sikkerhet og teknologi påvirker opplevelse av risiko. Dette ble bekreftet med regresjonsanalysen. Det viser seg at disse tre variablene påvirker hverandre samt angstindeksen. Passasjerer som henter informasjon fra dagsaviser og sosiale medier og ikke deltar i HUET repetisjonskurset, opplever angst oftere enn de andre.

5.14.3. Andre faktorer som påvirker komfort

Generell bruk av medisiner: sovemedisiner, beroligende eller smertestillende den siste måneden har en negativ effekt på komfort indeksen. Dette betyr at de som bruker noen av disse medisinene viser mer misnøye med komfort (vedlegg 32).

Resultatene av bivariate analyser, hvor komfortindeksen ble satt sammen med påstander om hvor fornøyde passasjerer var med de forskjellige instansene som er

involvert i helikopteroperasjonen, har vist en signifikant positiv effekt på indeksen (vedlegg 33-38). Dette betyr at de som viser mest misnøye med instansenes jobb, også er mest misfornøyd med komfort. Her har jeg også gjort en multivariat regresjonsanalyse og samlet alle instansene som de uavhengige variablene. Det viste seg at helikopteroperatører og ledelse i bedriften fortsatt viste en positiv signifikant effekt på komfort indeksen (vedlegg 39).

De andre bivariate analysene som viser en statistisk sammenheng er mellom komfort indeksen og påstand om tillit. Resultatene viser at påstand *Enkelte helikopterselskap er tryggere å reise med enn andre* har negativ effekt på komfort indeksen (vedlegg 40). Det vil si at passasjerene som ikke er enige i at det er forskjell mellom helikopteroperatører er mer fornøyd med komfort enn de som mener at det er en forskjell. De andre påstandene fra tabell 9 har positiv effekt på komfort indeksen (vedlegg 41-45). Dette betyr at jo mindre tillit til piloter, teknikere, mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i selskapene, Sikorsky og Airbus, desto mer misnøye med komfort.

5.14.4. Media

I dette avsnittet beskriver jeg korrelasjon mellom mediens dekning av ulykker og informasjonskilde. Tabell 12 viser sammenhengen mellom disse variablene (vedlegg 46).

Tabell 12. Regresjonsanalyse av sammenheng mellom variablene (avg) Medienes dekning har gjort meg mer utrygg og Jeg henter informasjon fra dagsaviser og sosiale media

| | |
|---------------|---------------------|
| Konstant | 2.083*** (0.225) |
| Dagsaviser | 0.123** (0.55) |
| Sosiale Media | 0.204*** (0.57) |
| N | 478 |
| R2 | 0.065 |
| F – verdi | 16.550*** |

Resultatene av denne analysen gir uttrykk for at kilde for informasjon og hvor ofte en bruker disse kildene, har en signifikant og positiv effekt på påstand om at medienes dekning har gjort passasjerer mer utrygge. Dette betyr at jo mindre (sjelden) de henter informasjon fra dagsaviser og sosiale medier, desto mer uenige er de i denne påstanden. Videre ser vi at R^2 er på 0.65, hvilket vil si at variasjon «alltid – aldri» når det gjelder informasjonskilde bidrar til å forklare 6,5% av påstandene om medienes påvirkning av følelse av trygghet. En F – test ($p < 0.001$) viser at regresjonsmodell totalt sett bidrar signifikant til forklaring av sammenheng mellom kilde og frekvens av henting av informasjon og påstand om medienes dekning. Jeg har ikke tatt med de andre kildene grunnet mangel på signifikant effekt på påstand.

I det neste kapittelet kommer jeg å diskutere og evaluere hovedfunn fra spørreskjemaet i forhold til problemstillingen og forskningsspørsmål.

6. Diskusjon

Formålet med dette kapittelet er å diskutere resultatene fra spørreundersøkelsen i forhold til problemstillingen. Hovedmålet med dette prosjektet var å undersøke om risiko tilknyttet helikoptertransport vurderes på ulik måte enn for 21 år siden, og hva som kan ha påvirket endringer.

Det er flere passasjerer i dag som synes at helikoptertransport er en trygg måte å reise på. I tillegg er det færre av deltagerne som er redd for å fly helikopter. Dette tyder på at vurdering av risiko tilknyttet helikoptertransport har endret seg de siste 21 årene. Spørsmålet er hva som har endret seg i løpet av disse årene, som kan forklare ulik opplevelse av risiko? For å besvare problemstillingen skal jeg begynne med å diskutere forskningsspørsmål.

6.1. Egenskaper som påvirker opplevelse av risiko

Dette delkapittelet besvarer problemstillingen ved hjelp av første forskningsspørsmål: *Forklarer egenskaper ved person, risikokilde og samfunnet variasjon i opplevd risiko ved helikopterreisen?* Funnene diskuteres opp mot teori og tidligere studier av Lie og Ringstad (1998).

6.1.1. Egenskaper ved person

Opplevd risiko er individuelt og må derfor ses i sammenheng med personlige egenskaper og demografiske faktorer.

6.1.1.1. Kjønn

Lie og Ringstad (1998) påstår at kvinner generelt har den høyeste fremkomsten av angstlidelser, selv om deres studie ikke har bekreftet dette. Resultatene den gang viste at det ikke var korrelasjon mellom kjønn og angst atferd. Hovden mener at demografiske faktorer påvirker opplevelsen av risiko (Hovden, 1981). Studier i dag bekrefter denne teorien og viser statistisk sammenheng mellom kjønn og angst indeksen. Har kvinner blitt enda mer redde enn for 21 år siden? Siden media spiller en stor rolle nå det gjelder opplevelse av angst i henhold til Olsen og Mathiesen (2019),

har det blitt testet sammenheng mellom informasjonskilde og kjønn. Den eneste informasjonskilden som har fått statistisk signifikans var «kurs». Det viste seg at det var flere menn som henter informasjon fra kurs enn kvinner. Disse resultatene ble kontrollert med ekstra variabelen «angst indeks», men fikk ingen statistisk signifikans. Uansett så kan det ikke ut i fra regresjonsanalysen bekreftes at opplevelsen av risiko hos kvinner er mer påvirket av media eller sosiale medier enn hos menn. Sammenheng mellom kunnskap og tillit har heller ikke fått statistisk signifikans. Derfor kan det ikke bekreftes eller avkreftes ut i fra dagens undersøkelse, hva som er grunnen til at kvinner er mer redde for å fly helikopter enn menn. Det kan tenkes at en av grunnene til mangel på korrelasjon, er at det er stor forskjell mellom prosent av menn og kvinner som deltok i undersøkelsen (91% mot 9%). Det ville ha vært interessant å se om resultatene hadde vært annerledes hvis fordelingen menn og kvinner hadde vært mer jevnt fordelt. Det er bare mulig å komme med noen antydninger som delvis kan forklare fenomenet. Det er generelt kjent at menn ikke ønsker å fremstå som «svake», og derfor uttrykker de sjelden redsel eller bekymring. Det som er interessant, er at det viste seg at det er statistisk signifikans mellom variablene: kjønn og «jeg lytter etter rare lyder under helikopterturen». Det er flere menn enn kvinner som lytter etter rare lyder. En kan argumentere for dette med at menn er mer opptatt av den tekniske biten enn kvinner, og derfor mer interessert i å finne avvik under helikopterturen. Det er likevel mulig å tolke dette som en slags form for beredskapstilstand og tegn på bekymring.

6.1.1.2. Alder og helse

Det er flere studier som viser at jo eldre vi blir, desto mer sårbare føler vi oss og får høyere risikopersepsjon (Vatsvåg, 2016). Denne påstanden blir utfordret med dagens undersøkelse. For 21 år siden var gjennomsnittsalderen 41, i dag er den nesten 50. Dette vil si at folk bør være mer bekymret i dag enn før. Likevel viser studier at det er flere passasjerer i dag, som føler at helikoptertransport er en trygg måte å reise på enn i 1998. Det er ikke så enkelt å forklare dette fenomenet ut fra resultatene i undersøkelsen. Det kan bare antas at en av årsakene ligger i et større fokus på sikkerhetsspørsmål i dag enn for 21 år siden. Myndighetene, bedrifter og andre organisasjoner jobber stadig med å redusere risiko. Et av eksemplene er Bristow, som har en «Zero» visjon som går ut på reduksjon av ulykker og farlige hendelser til null.

En del av denne jobben er å formidle nødvendig informasjon til passasjerer, slik at de vet hvordan de skal forholde seg til risikosituasjoner. Ser man dette i lys av temaet risikokommunikasjon, bør ifølge Renn (2008) alle partene presentere sikkerhetsspørsmål på en måte som er enkelt å forstå og lett tilgjengelig. Resultatene fra undersøkelsen tyder på at alle partene involvert i helikopteroperasjon har klart å forbedre risikokommunikasjon, siden det er flere passasjerer enn tidligere som opplever at helikopter er en trygg måte å reise på.

I tillegg, sett i lys av Hovden (1981) sin teori, vil erfaring og kunnskap med risikokilden minimere opplevd risiko. Dette betyr at jo mer passasjerene flyr, desto mindre fryktopplevelse. Denne teorien ble bekreftet med resultater fra denne studien. For 21 år siden var gjennomsnittlig offshore erfaring 10,7 år, i dag er det 20,5. Det vil si at erfaring med helikopterflyvning er nesten dobbelt så lang som i 1998. Med dette kommer også mer kunnskap om helikopterets virkemåte og andre forhold knyttet til helikoptervirksomheten. Dette tyder på at kunnskap og erfaring har hatt positiv virkning på trygghetsfølelse, da det er flere passasjerer i dag som synes at helikopterflyvning er en trygg måte å reise på enn i 1998.

En annen grunn til positiv endring i trygghetsfølelse i forhold til alder, kan være at vi lever i et samfunn hvor gjennomsnittsalderen øker. Vi lever lengre, og grunnet medisinsk utvikling er vi i utgangspunktet friskere enn før. Det som er interessant her, er at resultatene fra dagens undersøkelse viser at det er flere passasjerer som synes at de er i dårlig form enn for 21 år siden. I tillegg har sykefraværet økt, med en betraktelig endring i antall sykedager. Det vil si at det er færre offshore arbeidere som er sykemeldt enn i 1998 men de bruker flere dager for å bli friske. Regresjons analyse har også bekreftet statistisk sammenheng mellom opplevelsen av angst og ubehag, i tillegg til dårlig form og helse. Det antas at en av grunnene til at disse resultatene ikke påvirker i så stor grad den positive utviklingen i trygghetsfølelsen, er at det ikke er så mange passasjerer som er sykemeldt som i 1998. I tillegg kan bruk av blant annet sovemedisiner og beroligende medisiner generelt forbindes med psykologiske problemer (Helsedirektoratet, 2019). Det er derfor forventet at de påvirker opplevelse av angst. Likevel viser resultatene av dagens undersøkelse at den slår ut bare på komfort indeksen. Det er ingen statistisk sammenheng mellom bruk av medisiner og opplevelsen av angst. Dette kan tyde på at de som er sykemeldte sliter mer med

somatiske sykdommer enn psykiske lidelser. Studien gir ikke nok informasjon om hva slags sykdom passasjerene har og alvorlighetsgrad av sykdom. Opplysninger om dette kunne ha bidratt til å finne ut hvor stor den reelle påkjenningen for de syke er ved å fly helikopter.

6.1.1.3. Miljøtilhørighet, tankeprosesser og kunnskap

Lie og Ringstad (1998) har prøvd å sammenligne helikopterangst med angst i forbindelse med fixed – wing (fly) reiser. De mener at det er vanskelig å sammenligne dette, siden offshore ansatte avviker fra normalbefolkningen på flere måter som er av betydning for flyangst. Personer som opplever flyangst, velger å ikke jobbe offshore i henhold til Lie og Ringstad (1998). I tillegg har eksponering for risikokilde en tendens til å minimere opplevd risiko, og med dette redusere angstfølelsen (Hovden, 1981). Offshore ansatte har ingen andre muligheter til å komme seg på jobb, og derfor bør erfaring med helikopterreisen minimere opplevd risiko. Likevel viser resultatene for 21 år siden at passasjerer med lengst erfaring og mest kunnskap om helikopteroperasjon, samt de som har mest informasjon om ulykker og nesten ulykker, opplevde mer angst enn andre passasjerer. På grunn av manglende statistisk signifikans, kan ikke disse resultatene bekreftes eller avkreftes. Grunnen til manglende statistisk sammenheng kan være feil design av disse spørsmålene i Survey, som igjen kan ha forårsaket problemer med å få ut resultater i SPSS. Siden de andre resultatene fra undersøkelsene er ganske like, fremstår det som sannsynlig at disse resultatene ville ha kunnet gjenta seg. I så tilfelle hadde de undergravid påstanden om at resultatene fra denne studien bekrefter at erfaring med risikokilden vil redusere opplevd risiko (Hovden, 1981). Det blir derfor kommentert på resultatene fra 1998, da dette til tross for manglende statistisk signifikans fremstår som betydningsfullt sett i lys av den valgte teorien.

Det antas at passasjerene som har lengre erfaring blir mer redde på grunn av blant annet tankeprosesser som bidrar til feilvurdering av risikosituasjoner (Odd Einar Olsen, 2019). Det tyder på at offshore arbeidere som blir mer redde med erfaring, ikke bruker Kahnemans «system 2» for å vurdere risiko. De hører ikke på eksperter som omtaler helikopterflyving som en trygg måte å reise på, med veldig lav sannsynlighet for ulykker. I stedet blir de påvirket av medias visuelle framstillinger, gjentakelse og

informasjon om katastrofale konsekvenser av helikopterflyving (Odd Einar Olsen, 2019). I tillegg hører de historiene om ulykker og nesten-ulykker fortalt av andre passasjerer. Dette forsterker deres opplevelse av risiko (Herrera I.A., 2010). Disse er eksempler på tommelfingerregler som baserer seg på biases, bruk av stereotyper, bruk av mest tilgjengelige minner, samt forankring av vurdering med utgangsverdi (Odd Einar Olsen, 2019). Bruk av disse mekanismene ved tankeprosesser ble bekreftet i denne undersøkelsen. Passasjerene skulle skrive første ord de kommer på når de hører om helikoptertransport offshore. Det var flere av deltagerne som har svart «Turøy», «ulykke», «risiko», «vibrasjoner og støy». Vi kan også se en stor endring i prosent av passasjerer som tenker på ting de har lest eller hørt om helikopterulykker, nesten 4% økning sammenlignet med 1998 studiet. Dette tyder på sterkere påvirkning av media og tidligere erfaringer, som resulterer i feilvurdering av risiko i forbindelse med helikoptertransport (Odd Einar Olsen, 2019). Resultatene fra dagens undersøkelse bekrefter også at de som opplever mer angst, oftere henter informasjon fra dagsaviser og sosiale medier. I tillegg mener disse respondentene at informasjon som de henter fra media gjør dem mer utrygge. Personer som opplever angst har større behov for mer tilgjengelig informasjon i henhold til undersøkelsen. De synes også at det mangler informasjon på heliporten. Dette kan tyde på at det er mangel på informasjon fra de ansvarlige partene (risikokommunikasjonsinstansene): bedrifter, myndigheter og helikopterselskaper som skal utdanne og opplyse passasjerer om risiko i forbindelse med helikopterreiser, da dette påvirker passasjerens oppfatning av risiko (Renn O. , 2008). Det fremkommer helt tydelig at passasjerene mener at mer informasjon dersom helikopteret får tekniske problemer, bedre informasjon på heliporten og mer kunnskap om helikopterets virkemåte og teknologi vil redusere ubehag og gir dem mer komfort. Sett i lys av Hovdens (1981) teorier, kan dette dreie seg om manglende frivillighet og egen kontroll over risikokilde. Uten nødvendig informasjon og kunnskap kan passasjerene ikke kontrollere risiko. Et av eksemplene kan være at mangel på nødvendig kunnskap om helikopterets virkemåte og informasjon på heliporten, ikke gir passasjerene grunnlaget og argumentasjonen til å bestemme selv (frivillig) om de ønsker å sette seg i et helikopter som har hatt tekniske problemer tidligere på dagen. Det som er interessant og overraskende her, er at hele 12,3 prosent av deltagerne mente at bedre sikkerhetsopplæring kommer til å virke mot sin hensikt når det gjelder reduksjon av ubehag. Dette strider med Hovden (1981) sin teori om kunnskaper, ferdigheter og evner.

Man kan spørre seg om det er de manglende valgmulighetene når det gjelder transport til jobben som gjør at passasjerene ikke ønsker mer kursing. Passasjerene befinner seg i gråsonen som Hovden (1981) referer til, når han snakker om frivillig risikoeksponering. Risikoen passasjerene tar i forbindelse med helikopterreisen er absolutt ikke frivillig, og dermed kan risikoen oppleves som høyere enn den egentlig er. Sikkerhetsopplæring kan dermed ses på som en tvang og feilformidlet informasjon, noe som ifølge Renn (2008) kan virke mot sin hensikt. Det kan hende at misforstått eller feiltolket informasjon kan resultere i at passasjerene går rundt og tenker på hva som kan gå galt, isteden for å ha følelse at de klarer å håndtere eventuelle risikosituasjoner (Renn O. , 2008). Perrow mener at noen teknologiske systemer har innebygget svakheter og det er bare spørsmål om tid før en ulykke inntreffer (Perrow, 1984). Helikopteroperasjon er et komplekst system med tette koplinger, og med dette i henhold til Perrow sin «Normal accident» teori, et sårbart system. Man kan hevde at helikopter produsentene har bygget systemer som er så robuste som mulig. De jobber i tillegg stadig med modifikasjoner, som gjør at helikoptrene blir mer og mer trygge. Det er en del faktorer som gjør at flyvning med S-92 er mer robust enn for eksempel flyvning med mindre helikopter. Det er blant annet to motorer og alltid to piloter som flyr offshore personell. Likevel er det bare en girboks som holder rotorblader. Dersom denne svikter, er det ikke så mye man kan gjøre for å unngå en stor ulykke. Turøy ulykken er et eksempel på hvor sårbar helikopterflyving er. Som nevnt tidligere er kurs en av hovedkildene for informasjon om helikoptersikkerheten. Man kan undre seg på om passasjerene virkelig får den nødvendige og riktige informasjonen gjennom kurs, siden flere passasjerer synes at kursing virker mot sin hensikt. Er det mulig at det store fokuset disse kursene har på nødsituasjoner, bidrar til å fremstille helikoptertransporten som farlig? Noen av deltagerne mente at HUET bare er ubehagelig og ikke hjelper på sikkerhet. En av deltagerne har også nevnt, at den eneste gangen han ble skadet i forbindelsen med jobben var på dette kurset. Man kan utfra dette spørre seg om hvorvidt respondentenes svar er en tegn på mulig feilslått risikokommunikasjon i kursingen, som igjen kan føre til mindre tillit til eksperter slik Renn (2008) beskriver dette fenomenet.

Det er ikke så mange passasjerer som sier at de er redde, men det er veldig mange som til tider føler ubehag. Det betyr at til og med de «vågale» (Hovden, 1981) kan

oppleve noen situasjoner som alarmerende og risikofylte. Det vil si at vi ikke bare kan knytte følelse av angst og ubehag til de 3% av passasjerer som stadig opplever dette. Vi må også inkludere resten av passasjerene som kan få en slik opplevelse i avvikssituasjoner, da eksponering for farlige situasjoner i stor grad påvirker opplevelse av risiko (Boyesen, 2003). Det som er viktig er å finne faktorer som har størst betydning for opplevelse av angst, samt prøve å redusere disse faktorene for å minimere muligheten for at flere passasjerer får angst følelser.

6.1.2. Egenskaper ved risikokilde

Videre vil det diskuteres egenskaper ved risikokilden som påvirker passasjerenes opplevelse av risiko.

6.1.2.1. Frivillighet

I henhold til teori spiller frivillighet stor rolle for risikovurdering (Boyesen, 2003). Som nevnt tidligere mener jeg at helikoptertransport ligger i en gråsoner når det gjelder frivillighet (Hovden, 1981). Derfor har jeg valgt å stille direkte spørsmål til respondentene om de føler seg «presset» til å jobbe offshore. Det var hele 9,4% som var enig i denne påstanden. Som forventet har dette fått statistisk sammenheng når det gjelder både angst og komfort indeksene. Med «presset» kommer mer angst og dårligere komfort. Med hjelp av regresjonsanalyse ble det sjekket hvilke faktorer som påvirker denne påstanden. Først og fremst viser det seg at de som er i dårligere fysisk form oftere føler seg presset til å jobbe offshore. I tillegg er de som bruker sovemedisiner og beroligende medisiner også enige i påstanden om press. Videre viser det seg at passasjerer som er misfornøyd med jobben til alle partene (ledelse, myndighetene, verneombud, fagforeninger, helikopteroperatører og bedriftshelsetjeneste), oftere opplever press for å jobbe offshore. De har også mindre tillit til piloter, teknikere, mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i bedriften og helikopter produsenter. Det viser seg også at passasjerene som oftere henter informasjonen fra media (dagsaviser, tekniske aviser, sosiale media og google), oftere føler press til å jobbe offshore enn de andre deltagerne. De er også enige med påstanden om at medias dekning av helikopterulykker har gjort dem mer utrygge. Disse resultatene bekrefter sammenheng mellom forskjellige faktorer som spiller inn

på risikopersepsjon. Det antas at en av grunnene til at passasjerer velger å utsette seg for denne type risiko er nytteverdi (Hovden, 1981). Det som tiltrekker folk til å jobbe offshore er vanligvis god rotasjon, økonomisk gevinst og interessant jobb. Det er likevel viktig å finne ut hvor problemet med opplevd press ligger. Dette for å gi grunnlag, i henhold til Renn (2008) sin teori, for videre jobb med risikokommunikasjon og oppbygging av tilliten til de involverte partene. I følge Renn (2008) er det ikke enkelt å endre holdninger og atferd til passasjerer, og med dette redusere risiko, uten samarbeid mellom alle partene. Videre kan samarbeid mellom alle partene og passasjerer bidra til å skape følelse av å ha egenkontroll over risikokilden.

6.1.2.2. Egenkontroll

Passasjerer har ingen kontroll når det gjelder flyvningen. Derfor er det viktig å gi dem mulighet til å være med på å bestemme andre forhold knyttet til helikopterreise. Her tenkes det hovedsakelig på faktorer som kan forbedre følelse av komfort. Det er mange passasjerer som har kommentert at de skulle ønske å ha mobil med seg og kunne bruke den i såkalt Flight Mode, samt ha mulighet til å bruke egne headset. tillegg var det veldig mange som klaget på dårlige seter. Det er grunn til å anta at innvilgning av passasjerenes ønsker, hadde påvirket opplevelsen av risiko på en positiv måte.

Det har også blitt nevnt tidligere at følelse av egenkontroll kan knyttes til passasjerenes kompetanse om evakuering i tilfelle nødlanding. God fysisk form er en av faktorene som hjelper i håndtering av nødsituasjoner. Det har blitt bekreftet at passasjerer som er i dårlig form opplever mer angst. Det tyder på at de også har følelse av mindre egenkontroll. I tillegg viser også resultatene at passasjerene som ikke har gjennomført HUET repetisjonskurs oftere opplever angst. Det er hele 23% av passasjerene som ikke har tatt dette kurset. Tatt i betraktning Hovden (1981) sin teori hvor menneskers ferdigheter og evner over risikokilden spiller inn på oppfatning av risiko, er det tydelig at evakuerings evner kan ha stor påvirkning på opplevelse av risiko i forbindelse med helikopterflyving. Lie og Ringstad (1998) foreslo allerede for 21 år siden at disse 3 prosentene av personer som sliter med kontinuerlig angst bør få individuell oppfølging og kursing. Det som er viktig er å tilpasse dette kurset på en måte som i følge Renn (2008) bygger opp tillit til risikostyring, endrer holdninger til helikopterflyving og

samtidig ha som et mål å utdanne passasjerer i hvordan de skal håndtere risikosituasjoner.

6.1.2.3. Sannsynlighet og konsekvenser

Det siste elementet ved risikokilden som skal diskuteres er sannsynlighet og konsekvenser av en eventuell helikopterulykke. Det er ikke så stor sannsynlighet for at en helikopterulykke inntreffer. Likevel er det 3% av passasjerer som er redd for flyvning ofte og 10% av og til. Det er grunn til å anta at de mulige katastrofale konsekvensene som kan inntreffe og fremstilling av ulykker i media, kan være noen av faktorene som påvirker passasjerens oppfatning av risiko. I tillegg skaper den ukjente teknologien en ekstra usikkerhet. Resultatet av undersøkelsen viser at hele 50,4% av passasjerer mener at mer informasjon om helikoptrets virkemåte og teknologi ville ha redusert ubehag. Det har allerede blitt bekreftet at passasjerene som opplever mest angst har behov for mer informasjon generelt. Det hadde vært interessant å undersøke hvordan ansatte som jobber hos helikopteroperatørene hadde svart på denne undersøkelsen. Ut i fra Hovden (1981) sin teori om kunnskap og ferdigheter er det en grunn til å anta at resultatene hadde vist at det er mye mindre andel av deltagerne som hadde vært redd for å fly. Bedre introduksjon, kursing om helikoptrets virkemåte og mulig besøk hos helikopteroperatørene for de passasjerer som er mest redde for å fly, er tiltak som kunne ha hjulpet til å redusere opplevelse av ubehag og angst. Dette spesielt med tanke på å eventuelt rette opp det overdramatiserte bildet fra media og sosiale media.

6.1.3. Egenskaper ved samfunnet

Helikopterflyving hører til aktiviteter hvor passasjerer ikke har noen egenkontroll. Dessuten viser resultatene at media bidrar til sosial forsterkning av risiko. Man kan si at helikoptertransport forbindes med generell frykt i befolkning. Dette er bekreftet med ganske høy score på fryktfaktoren, slik som beskrevet i teori og analysekapitlet. Derfor er det viktig, tatt i betraktning Hovden (1981) sin teori, med myndighetens jobb som kan styre og kontrollere risikoforhold gjennom innføring av lover og regler. Resultatene fra dagens undersøkelse viser at det er hele 12,2% flere passasjerer som er fornøyde med den jobben myndighetene gjør i dag enn for 21 år siden. Det er også flere som er

fornøye med jobben til ledelsen, fagforeninger og helikopteroperatører. Det kan antas at grunnen til dette er mer fokus på sikkerhet og med dette bedre risikokommunikasjon. Et av eksemplene på mulig positiv virkning av risikokommunikasjon kan være Helikoptersikkerhetsstudie. Det har blitt identifisert flere komponenter som bidrar til forsterkning av passasjerenes tillit og troverdighet til disse studiene. De er objektive og skrevet av fagfolk som har kompetanse innenfor området. Studiene inkluderer passasjerene sine synspunkter. De er kanskje ikke helt tilstrekkelig representert, spesielt i HSS3b, men likevel har de god intensjon med å skape mer sikker hverdag for passasjerer. I tillegg er det flere forhold som har blitt rapportert, fulgt opp og endret etter disse studiene. Dette tyder på at partene jobber med etablering av tillit og forbedring av sikkerhet til passasjerer. Det er tydelig at deltagerne er klar over tiltak som har blitt innført i løpet av de siste årene. Dette kan antas ut i fra resultatene av spørreundersøkelsen som viser at det er nesten 10% mindre passasjerer som synes at strengere regler ved flyvning i dårlig vær hadde redusert ubehag. Deltagerne vet allerede at disse reglene er strenge, og derfor trenges det ikke så mye endringer på dette området. Respondentene er kjent med at det er mer eller mindre ingen flyvning i tordenvær, slik at sjansen for å bli truffet av et lyn er minimalt. De er også klar over alle begrensinger når det gjelder flyvning i vær med høye bølger eller sterk vind. Likevel viser dagens resultater at de som opplever mest angst mangler informasjon. Dette tyder på at risikokommunikasjonen fortsatt ikke er god nok. Man kan stille spørsmål til hvem som bør stå ansvarlig for å bedre risikokommunikasjon. Er det myndigheter, ledelse i bedrifter eller helikopteroperatører eller et samarbeid mellom disse?

I henhold til Hovden (1981) spiller sosiale normer, krav og forventninger en stor rolle i håndtering av risikosituasjoner. Dagens samfunn er preget av konstant press på effektivitet. I tillegg er det viktig med lave kostnader. Helikoptertransport er ikke unntatt fra dette. Oljenæringen har presset ned prisene på levering av helikoptertjenester, dette spesielt under oljekrisen. I tillegg kommer såkalte «penalties», som helikopterselskapene må betale i tilfelle forsinkelser. Samtidig ønskes det mer effektiv operasjon. Et av eksemplene på effektivitet er ønske om reduisering av «turn around» tiden. Dette kravet ble aldri innført på grunn av blant annet Turøy ulykken og stort press fra fagforeninger. Likevel er passasjerene bekymret på grunn av press på kostnad og effektivitet. Det var flere av deltagerne som har kommentert at oljeselskapene ikke bør fortsette med så stort kostnadspress. Resultatene fra undersøkelsen viser også at det

er 8% flere passasjerer som synes at «dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten» enn for 21 år siden. Dette tyder på at samfunnet vi lever i har blitt mer fokusert på hvordan effektivitet kan påvirke sikkerheten. Ser man dette i lys av Olsen et al. sin teori (2019), kan en av grunnene til dette være medias fremstilling av sikkerhetsspørsmål. I tillegg har fagforeninger blitt sterkere og har mer innflytelse på beslutninger knyttet til risikosituasjoner. De formidler også mye informasjon knyttet til risikovurdering. Et av eksemplene er en artikkel Industri Energi presenterer, som forteller om utfordringer i forbindelse med kostands- og tidspress for helikopteroperatørene (IE, 2016). Det er tydelig at fagforeninger har fått større plass i dagens samfunn (arbeidsliv) enn de hadde for 21 år siden. Denne påstanden er bekreftet blant annet ved endring av antall passasjerer som er fornøyde med fagforeningens jobb. Her ser vi økning på nesten 16% i forhold til studiet for 21 år siden.

I det neste kapittelet kommer jeg til å presentere og kommentere hovedfaktorer som påvirker risikopersepsjonen til passasjerene.

6.2. Hoved faktorer som forklarer risikoopplevelse i forbindelse med helikopterflyving

Det er flere faktorer som har betydning for hvordan passasjerer vurderer og tar beslutninger om risiko. I dette kapittelet skal jeg svare på det andre forskningsspørsmålet: *Hvilke faktorer har størst betydning for opplevd risiko relatert til helikoptertransport?*

6.2.1. Situasjon og kontekst

Ut i fra Boyesen sin teori, vet vi at risikopersepsjon er situasjon og kontekst avhengig (Boyesen, 2003). Studien for 21 år siden ble gjennomført 1 år etter Puma ulykken. Dagens undersøkelse ble sendt ut 2 år etter Turøy ulykken. Lengre mellomrom mellom ulykken og studien kunne ha påvirket resultatene. Rett etter ulykken er det vanligvis flere deltagere som sier at de er mer redde og at det er farligere å fly enn før ulykken eller lang tid etter ulykken. Dette er typisk eksempel på Kahnemans´ mekanismer som bidrar til feilvurdering av situasjon. Det er flere passasjerer i dag, som mener at

helikoptertransport er trygg. Det kan være fordi situasjonen etter Turøy ulykken har roet seg ned. Det er ikke så mange som snakker om ulykken lengre og vi hører ikke så mye om det i media. Det antas at Puma ulykken i 1997 fortsatt var mer omtalt både i media og mellom passasjerer da studien til Lie og Ringstad (1998) tok sted og dermed kan risikoopplevelsen ha blitt forsterket. Dagens resultater tyder på at media og deres fremstilling av Turøy ulykken har hatt stor innvirkning på passasjerens risikopersepsjon. En kan argumentere mot denne påstanden med henvisning til liten prosent av deltagerne som svarer at de henter informasjon om helikoptersikkerhet og ulykker fra dagsaviser og sosiale media. Jeg velger å tolke disse resultatene mer subjektivt. Da deltagerne svarte på dette spørsmålet, tenkte de mest sannsynlig på hvor ofte de bevisst har lett etter informasjon om helikopteroperasjoner. Problemet er at det også finnes den ubevisste handlingen, hvor deltagerne leser aviser og kommentarer i sosiale media uten å tenke på at de på denne måten lærer om helikoptersikkerhet og ulykker. Olsen og Mathiesen (2019) understreker hvor sterk innflytelse media har i dannelsen av risikobildet. Internett, smarttelefoner og andre kanaler bidrar til kontinuerlig oppdatering av hendelser. Dette er en utfordring for organisasjoner som jobber med risikokommunikasjon.

6.2.2. Informasjon

Informasjon viser seg å være en av de største utfordringene og faktorene som påvirker passasjerens risiko opplevelse i forbindelse med helikopterflyvning i dag. Nesten 70% av passasjerene mener at ubehaget ville ha blitt redusert dersom det ble gitt mer informasjon i de tilfellene et helikopter får tekniske problemer. I Helikoptersikkerhets studie 3b ble det nevnt at det er behov for tydelig og rask informasjon i avvikssituasjoner. En av komponentene som spilte inn på kommunikasjons problemer og formidling av informasjonen var dårlig lyd i helikopter. Studien i dag viser at dette fortsatt er et problem. Det var flere passasjerer som klagde på både støy og samtidig dårlig lyd fra høyttaler. I tillegg kom det kommentarer på at det mangler informasjon fra piloter etter ekstra teknisk inspeksjon på bakken, når passasjerene allerede sitter i kabinen. Dette tyder på at situasjonen i dag og for 21 år siden ikke har endret seg mye. En av passasjerene foreslo at alle om bord bør ha støydempende ørepropper (samme som piloter bruker). Dette tiltaket kunne ha hjulpet mye på problemet med kommunikasjon i kabinen. I tillegg er det tydelig at det er ønskelig med enda mer

informasjon på heliporten om tekniske problemer. Her ligger en utfordring i følge Renn (2008) med måten informasjon blir formidlet på. Det som er vanskelig er å formidle denne informasjonen på en forståelig måte for passasjerer som ikke er så kjent med teknisk terminologi og helikopterets virkemåte. Det som kan være en løsning, å gi ekstra kursing om helikopter og måten disse teknisk fungerer på. Et annet forslaget er å sende enten en av teknikerne eller piloter til heliporten og briefe passasjerer direkte hver gang det oppstår et teknisk problem. Dette gir passasjerene en mulighet til å stille spørsmål hvis de ønsker det. Resultatene fra undersøkelsen viser at det er over 95 prosent av deltagerne som stoler på piloter, og dermed hadde det vært mest aktuelt å sende en av pilotene til å kommunisere med passasjerer. Antallet av passasjerer som stoler på teknikere er noe lavere. Det kan tenkes at en av grunnene til denne forskjellen er at passasjerene har direkte kontakt med piloter. I tilfelle hendelser er både piloter og passasjerer mer eller mindre i samme situasjon. Pilotene befinner seg også i helikopteret, mens teknisk personell er på basen. I tillegg har de fleste ulykkene med helikopter skjedd på grunn av tekniske problemer. Selv om for eksempel Turøy ulykken ikke kan knyttes direkte til teknisk personell, siden denne var forårsaket av design feil, er det muligens flere som likevel forbinder ulykken med jobben til teknikerne. En annen faktor som kan ha påvirket tillit til teknisk personell, er antallet tekniske returere. Ut i fra egen erfaring vet jeg at det ikke er så ofte et helikopter returnerer til basen på grunn av problemer med piloter, mens teknisk retur skjer veldig ofte. Det er viktig at all informasjon om hendelser bør komme både fra helikopterselskaper og bedrifter så tidlig som mulig. Dette for å forebygge misforståelser og spredning av feil informasjon. Det er kanskje betryggende å få denne informasjonen fra helikopteroperatører, da dette vil vise blant annet måten problemene blir løst på. I tillegg slipper passasjerer å forholde seg så mye til media, noe som gjør dem, ut i fra spørreundersøkelsen, mer utrygge. Dagens undersøkelse viser at det fortsatt er mange deltakere som er i en slags «beredskapstilstand» akkurat som for 21 år siden. Derfor er det viktig med god kommunikasjon, spesielt i avvikssituasjoner, for å forebygge mulig fremkalling av angst hos flere passasjerer (Lie & Ringstad, 1998).

6.2.3. Media

En av de viktigste faktorene som påvirker passasjerens risikopersepsjon er media. Tatt i betraktning Olsen et al. (2019) sin teori, oppfyller helikopterulykker flere av nyhetskriteriene og dermed blir hendelser som omtales i avisene og i sosiale media over lang tid. Etter Turøy ulykken ble det presentert nærbilder av ulykken med detaljer omkring hendelsesforløpet og følelsesladede historier om ofrene og pårørende. Teknikkene som ble brukt til å omtale den tragiske hendelsen med følelsespregede fortellinger, vil ut fra Olsen et al. (2019) sitt synspunkt påvirke opplevelsen av risiko mer enn rasjonelle vurderinger presentert av eksperter. Et av eksemplene på følelsesladet fortelling er en artikkel i VG som beskriver ofrene (VG spesial, 2016-18). Her finner man blant annet følgende setning: «*Vær forsiktig, jeg elsker deg, var konas siste ord til piloten.*» (VG spesial, 2016-18). Slike setninger kan gjøre et sterkt inntrykk på mennesker som leser dette. Tatt i betraktning Olsen et al. (2019) sin teori, kan slike fortellinger utløse følelser av uro og bekymring.

Fremstilling av Turøy ulykken i media har også startet en lang debatt om risiko og sikkerhet i forbindelse med helikopterreise offshore. Det har kommet flere artikler om blant annet kostnads og tidspress i helikopterbransjen som kan ha påvirket sikkerheten (f.eks. artikkel av IE (2016) nevnt i kapittel 6.1.3). Disse artiklene antas å ha stor innvirkning på deltagerens opplevelse av risiko, da nesten halvparten av respondentene svarer at de er enige i påstand om at dagens effektivitet går på bekostning av sikkerheten mot nesten 40 prosent for 21 år siden. Resultatene av undersøkelsen bekrefter også at passasjerene mener at medias fremstilling av helikopterulykker har gjort dem mer utrygge. Angst og komfort indeksene har blitt kontrollert med disse to påstandene i regresjonsanalysen og fått statistisk sammenheng. Sett i lys av Olsen et al. (2019) sin teori om medias påvirkning av risiko opplevelse, kan det bekreftes at media forsterker opplevelse av angst og påvirker negativ opplevelse av komfort i forbindelse med helikopterreisen offshore. Dette viser hvor stor makt og hvor viktig rolle media spiller i utforming av befolkningens forståelse av risiko. Det antas at media spiller større rolle i dag enn for 21 år siden grunnet kontinuerlig tilgang til informasjon. For 21 år siden hadde man ikke smarttelefoner og det fantes ikke sosiale plattformer som Facebook eller Twitter. Informasjonen var med andre ord ikke like lett tilgjengelig som den er i dag.

6.2.4. Komfort

Den siste største faktoren som påvirker risikopersepsjon er komfort. Resultatene fra undersøkelsen viser at opplevd angst forsterkes med økning av grad av misnøye når det gjelder komfort. I tillegg henviser de fleste kommentarene fra deltagerne til forhold knyttet til opplevelse av komfort under helikopterreisen. Resultatene fra dagens undersøkelse har ikke endret seg noe særlig, sammenlignet med 1998 studien. De fleste passasjerene klager fortsatt på dårlige seter, mye støy og vibrasjoner, samt varierende temperatur forhold. I tillegg er det veldig mange passasjerer som kommenterte at de er misfornøyd med musikk. Sistnevnte faktor er kanskje lett å bagatellisere, siden den ikke har betydning når det gjelder sikkerhet i helikopteret. Likevel tyder resultatene på at det er en ganske viktig faktor som spiller inn på opplevelse av komfort. Når det gjelder dårlige seter mener flere at mindre vinkel på setene hadde hjulpet veldig mye. Passasjerene synes at disse setene er designet for transport av personer uten overlevingsdrakter. Det kommenteres at hodet faller frem på grunn av hetten på overlevingsdrakten, og dette resulterer i vondt i nakken. Det antas at setene er designet på denne måten for å få så mange sitteplasser som mulig. Spørsmålet er om det virkelig ikke finnes andre alternativer for å forbedre sittekomforten? Støy og vibrasjoner er dessverre ikke så enkelt å redusere. Det eneste forslaget er å kanskje introdusere individuelle støydempende ørepropper til alle passasjerer som en av deltagerne foreslo?

I denne sammenhengen kan komfort faktoren, som påvirker opplevelse av risiko, forklares med Hovden (1981) sin teori om frivillig risikoeksponering. Overnevnte faktorer som støy, vibrasjoner og dårlige seter, kan gi passasjerene forskjellige helseplager. Støy kan påvirke hørsel og dårlige seter kan forårsake ryggplager. Det kan tenkes at passasjerene ikke helt frivillig utsetter seg for forhold som kan påvirke deres helse. Manglede frivillighet er også bekreftet med resultatene fra spørreundersøkelsen, som viser at det er en statistisk sammenheng mellom opplevd komfort og påstanden at *de føler seg presset til å jobbe offshore*. Denne påstanden har negativ effekt på komfort indeksen, og med dette indikerer negativ påvirkning på komfort følelsen. Derfor vil opplevelse av komfort i forbindelse med helikopterreisen spille inn på passasjerenes risikopersepsjon.

I tillegg viser resultatene av den bivariate analysen at manglende informasjon og kunnskap har negativ innvirkning på opplevelse av komfort. Disse to faktorene kan, sett i lys av Hovden (1981) sin teori, påvirke følelse av egenkontroll. Uten nødvendig kunnskap fra eksempelvis evakueringskurs, mangler passasjerer evner til å håndtere risikosituasjoner som nødlanding på sjøen. I tillegg kan manglende informasjon og kunnskap være et tegn på ikke optimal risikokommunikasjon. På bakgrunn av Renn (2008) sin teori, kan dette ha påvirket tillit til mennesker som jobber i helikoptervirksomheten. Resultatene viser at passasjerer som er mer misfornøyd med komfort, også har mindre tillit til teknikere, piloter og mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i bedriftene de er ansatt i.

Resultatene fra spørreundersøkelsen bekrefter også Olsen et al. (2019) sin teori om medienes rolle i vurdering av opplevd risiko og innvirkning på komfort indeksen. Medienes påvirkning har en negativ effekt på opplevd komfort. Det viser seg at passasjerer som mener at medienes dekning av helikopterulykker har gjort dem mer utrygg også viser mest misnøye med komfort.

Resultatene fra studien viser at risikopersepsjon i forbindelse med helikopterflyvning er et komplekst fenomen. I det neste kapitlet vil de mest sentrale poengene fra diskusjonen konkluderes. Det vil også bli presentert forslag til videre forskning.

7. Konklusjon

Denne studien tok utgangspunkt i følgende problemstillingen: **Vurderes den opplevde risikoen tilknyttet helikopter transport annerledes enn for 21 år siden, og hva kan ha påvirket endringer?** Hensikten var å finne hovedfaktorer som påvirke passasjerens opplevelse av risiko under helikopterflyvning. Konklusjonen baseres på forfatterens tolkning av datamaterialet i forhold til det teoretiske rammeverket.

Det konkluderes med at risikovurdering av helikoptertransport offshore har endret seg i løpet av de siste 21 årene. Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at det er flere deltagere i dag som synes at helikoptertransport er en trygg måte å reise på sammenlignet med for 21 år siden. Det anslås at det er 3 prosent av passasjerene mot 5 prosent i 1998 som opplever kontinuerlig angst i forbindelse med helikopterflyvning. Det er en kombinasjon av flere faktorer, som inntreffer samtidig, som spiller inn på endring av passasjerenes opplevelse av risiko. Det vi si at det ikke bare er enkelte faktorer som kan forklare endringen i risikopersepsjonen, men det er en korrelasjon mellom flere faktorer som resulterer i endringen. Videre skal faktorene som virker til å være avgjørende for forklaring av denne endringen oppsummeres.

Denne studien har vist at det er et stort behov for informasjon. Det er både den generelle informasjonen om helikopterets virkemåte, i tillegg til informasjon på heliporten og under flyvning som passasjerene savner. Kunnskap og erfaring med helikopterflyvning påvirker følelse av egenkontroll og med dette frivillighet. Resultatene viser at kurs er en av hovedkildene til informasjon om helikoptersikkerhet. I tillegg kommer sikkerhets briefing fra helikopterselskaper og bedrifter, informasjon på heliporten, samt informasjon om helikopteroperasjoner i media som er en del av risikokommunikasjon. Manglende kunnskap forsterker opplevelsen av risiko. Derfor er risikokommunikasjon en av de største forklaringsfaktorene for deltagerens opplevelse av risiko knyttet til reiser med helikopter.

Funnene indikerer at god risikokommunikasjon bygger opp tilliten til de involverte partene i helikopteroperasjoner. Tillit påvirker igjen passasjerenes opplevde trygghet ved helikopterflyvning. Dagens undersøkelse viser at det er stor endring, i forhold til 1998 studiet, i hvor fornøyde deltagerne er med innsatsen til de forskjellige instansene

tilknyttet helikopterreise offshore. Dette tyder på at risikokommunikasjon har blitt bedre i løpet av disse årene. Likevel er det fortsatt tegn til feilformidling av risikoinformasjon. Det vil være viktig å formidle risiko informasjon på en måte som når ut til forskjellige type passasjerer. Dette kan ha sammenheng med medias framstilling av helikopteroperasjoner. Funn i denne studien tyder på at media har en sterk påvirkning på risikopersepsjon, som en av hovedkanalene for risikokommunikasjon. Det er indikasjoner på at media har negativ innvirkning på opplevd risiko ved helikopterflyvning. Medias fokus på ulykker har gjort passasjerer mer utrygge. Det kan også tenkes at media har bidratt til forsterkning av bekymring knyttet til kostnadspress. Studier viser at det er åtte prosent flere passasjerer enn i 1998 som synes at *dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten*. Det antas at media har fått større innvirkning på opplevelse av risiko enn for 21 år siden på grunn av kontinuerlig tilgang til informasjon.

Det er også andre faktorer som har påvirket endring i passasjerenes opplevde trygghet ved helikopterreise. Det er fortsatt mange deltagerne som er misfornøyde med komfort i helikopteret. Funn fra denne studien indikerer at det er en sammenheng mellom flere faktorer som påvirker opplevelse av komfort. Det er igjen risikokommunikasjon, med blant annet media som kommunikasjonskanal, tillit, følelse av egenkontroll og frivillighet, som spiller inn på opplevd komfort.

Resultatene av denne undersøkelsen viser at passasjerenes risikopersepsjon er et sammensatt fenomen. Denne studien har avdekket flere påvirkningsfaktorer, men det er fortsatt mange uklare aspekter hvor det er behov for videre forskning. Dette er et ledd i videre fokus på å forstå og forbedre helikopterflyvning og sikkerhet.

7.1. Forslag til videre forskning

Resultatene fra studien tyder på at media har fått større rolle i risikokommunikasjon enn for 21 år siden. Derfor kan det være interessant å studere hvordan risikokommunikasjon via media og sosiale medier kan endres. Det kan være aktuelt å studere hvordan aktørene knyttet til helikopteroperasjoner kan samarbeide med media, for å sikre at viktig og korrekt informasjon når alle lesere. Det kunne ha vært

aktuelt å opprette en beredskapsgruppe for alle partene som er involvert i helikopteroperasjoner, hvor de bruker en felles plattform for informasjonsspredning og dialog. Dette for å skape tillit og troverdighet. Her kunne også passasjerene involveres i diskusjon om forbedring av blant annet komfort. Denne gjensidige kommunikasjonen kunne ha påvirket passasjerens opplevelse av egenkontroll, og med dette minimere opplevelse av risiko.

Videre vil det være interessant å studere hvordan sikkerhetsopplæring kan endres og tilpasses mer individuelt. Resultatene tyder på at det er behov for forbedring av kursets design. Det er flere av deltagerne som mener at kurset virker mot sin hensikt. Kursing har stor effekt på opplevelse av risiko under helikopterflyvning, og må derfor ses som en av hovedfaktorene som bør forskes videre på.

Det hadde også vært interessant å studere sykdomsbildet til passasjerene, da dette har endret seg i siden 1998. Det antas at å vite type og alvorlighetsgrad av sykdommene, hadde bidratt til å finne ut hvor stor påkjenningen er ved å fly med helikopter for de passasjerene som er syke.

References

- administrasjonsdepartementet, F. o. (2009).
Arbeidstilsynet . (2019). Hentet fra <https://www.arbeidstilsynet.no/hms/roller-i-hms-arbeidet/bht/>
- Aven, B. N. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget .
- Aven, T. (2011). *Quantitative Risk Assessment: The Scientific Platform*. Cambridge University Press.
- Blaikie. (2010). *Designing Social Research. The Logic of Anticipation*. Cambridge: Polity Press.
- Boyesen, M. (2003). *Risikopersepsjon en inføring i fagfeltet* . Oslo: Direktoratet for sivilt beredskap (DSB).
- Dalløkken, P. E. (2014). *e24.no nå blir...* Hentet fra <https://www.tu.no/artikler/industri-na-blir-tjukkaser-nektet-a-fly-offshore/232102>
- Dalløkken, P. E. (2014). *e24.no vi har bare*. Hentet fra Teknisk Ukeblad: <https://e24.no/energi/vi-har-bare-en-doedsulykke-hvert-tredje-aar/22812630>
- Denise F. Polit, C. T. (2016). *Nursing Research: Generating and Assessing Evidence for Nursing Practice*. Philadelphia: Lippincott Williams and Wilkins.
- Drageset. (2009).
- Engen, K. L. (2016). *Perspektiver på samfunnssikkerhet*. Cappelen Damm AS.
- Helsedirektoratet* . (2019). Hentet fra <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjX9DWldfjAhXQxMQBHQ5lDecQFjAlegQICBAB&url=https%3A%2F%2Fhelsedirektoratet.no%2Fretningslinjer%2Fvanedannende-legemidler%2Fseksjon%3FTittel%3Ddialog-mellom-lege-og-1>
- Herrera I.A., H. S. (2010). *Helikoptersikkerhetsstudie 3 (HSS-3)*. SINTEF Teknologi og samfunn.
- Hovden. (1981). Skal, skal ikke.
- IE*. (2016). Hentet fra <https://www.industrienergi.no/nyhet/industri-energi-krever-helikopterflyging-vaere-fullt-forsvarlig-verdensledende/>
- Johannessen A., T. P. (2006). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Kråkenes T., E. T. (2017). *Helikoptersikkerhetsstudie 3b*. SINTEF Teknologi og samfunn. .
- Lederne*. (2019). Hentet fra <https://lederne.no>
- Lie, T., & Ringstad, A. J. (1998). *Helikoptersikkerhet og arbeidsmiljø*.
- Luftfartstilsynet*. (2019). Hentet fra <https://luftfartstilsynet.no/om-oss/om-luftfartstilsynet/>
- Nettavisen Heli ulykker*. (2016). Hentet fra <https://www.nettavisen.no/nyheter/fakta-om-alvorlige-helikopterulykker-pa-norsk-sokkel/3423219043.html>
- Nettavisen Heli.ulykker* . (2016). Hentet fra <https://www.nettavisen.no/nyheter/fakta-om-alvorlige-helikopterulykker-pa-norsk-sokkel/3423219043.html>
- Odd Einar Olsen, E. R. (2019). *Media og krisehåndtering. Utfordringer i en ny mediehverdag* . Oslo: Cappelen Damm AS.
- Olsen O.E., R. M. (2016). *Media og krisehåndtering. En bok om samspillet mellom journalister og krisehåndterere*. Oslo: Cappelen Damm.
- Perrow, C. (1984). *Normal Accidents*. Hentet fra https://en.wikipedia.org/wiki/Normal_Accidents
- Petroleum, N. (2019). *norskpetroleum.no* . Hentet fra <http://www.norskpetroleum.no>
- Petroleumstilsynet. (2018). *Risikonivå i petroleumsvirksomhet Hovedrapport, utviklingstrekk 2018, norsk sokkel*.

- Renn, O. (2008). *Risk Governance*. Erthscan .
- Ringdal, K. (2018). *Enhet og mangfold. Samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode*. . Oslo: Vigmstad&Bjørke AS.
- RNNP 2017. (2018). Hentet fra https://www.ptil.no/contentassets/d30a1e3b2e6f4c9787cace2f9d274a46/rnnp-hovedrapport_2017.pdf#page=35
- Samferdselsdepartementet. (2002). *NOU2002: 17*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c70392d61b84d7e813e06f0ac70fde2/no/pdfa/nou200220020017000dddpdfa.pdf>
- Sintef. (2014). Hentet fra <https://www.sintef.no/siste-nytt/hvorfor-styrter-helikoptre/>
- Skog, O.-J. (2004). *Å forklare sosiale fenomener. En regresjonsbasert tilnærming*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS .
- Store Norske Leksikon . (2019). Hentet fra <https://snl.no/trepartssamarbeid>
- Terje Aven, O. R. (2010). *Risk Management and Governance*. Springer-Verlag Berlin and Heidelberg GmbH&Co.KG.
- Vatsvåg, N. (2016). *En undersøkelse av ulike faktorerers betydning i forhold til opplevd trygghet ved tunnelkjøring – en studie basert på fokusgruppeintervju og en spørreundersøkelse blant norske trafikanter*. Hentet fra https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2467377/Vatsvaag_Natalia%20pdf.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- verneombud og arbeidsmiljøutvalg . (2019). Hentet fra <https://www.virke.no/globalassets/lovverk-og-radgivning/dokumenter-faktaark/verneombud-og-arbeidsmiljoutvalg.pdf/download>
- VG spesial. (2016-18). Hentet fra <https://www.vg.no/spesial/2016/hks241/>
- Wasilewska, M. (2017). *MEN215 skriftlig eksam*.
- wikipedia Alexander Killand . (2019). Hentet fra [https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_\(plattform\)](https://no.wikipedia.org/wiki/Alexander_L._Kielland_(plattform))
- Wikipedia gjen.snitt. (2019). Hentet fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Gjennomsnitt>
- wikipedia katastrofer. (2019). Hentet fra https://no.wikipedia.org/wiki/Katastrofer_og_store_ulykker_i_norsk_petrolevmsvirk_somhet
- Wikipedia st.avvik. (2019). Hentet fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Standardavvik>

Vedlegg

Vedlegg 1. Spørreskjema

Spørreskjema

Tema: Opplevelse av risiko knyttet til passasjertransport med helikopter offshore

Jeg er masterstudent i samfunnssikkerhet ved Universitet i Stavanger og arbeider med min masteroppgave.

I oppgaven vil jeg undersøke hvordan passasjerer oppfatter risiko knyttet til helikopterreiser offshore. Som en del av arbeidet vil jeg studere passasjerens opplevelse av risiko i dag sammenliknet med en lignende undersøkelsen som ble gjennomført for 20 år siden . Jeg håper undersøkelsen vil kunne være til nytte og bidra i arbeidet med helikoptersikkerhet offshore.

Det vil bety mye for kvaliteten av mitt arbeid om du tar deg tid til å svare på alle spørsmål.

Det er frivillig å delta i undersøkelsen. Alle som deltar er anonyme og det er ikke mulig for å identifisere enkeltpersoner som har svart på spørreskjema. Undersøkelsen vil ta om lag 15 minutter å gjennomføre.

Lederne bidrar utelukkende med hjelp til utsending av spørreskjema og den sendes til alle medlemmer som arbeider offshore.

Vennligst svar så snart som mulig.

Takk for at du tar deg tid til dette og svarer på alle spørsmålene. Dersom du lurer på noe, ta gjerne kontakt.

Vennlig hilsen
Maja Wasilewska
Masterstudent, samfunnssikkerhet
Universitetet i Stavanger
Tlf. 94163468 epost: m.wasilewska@stud.uis.no

Kjønn

- (1) Kvinne
(2) Mann

Alder

Nasjonalitet

Hvilken utdanning har du?

- (7) Videregående skole (uten fagbrev)
(3) Ufaglært
(1) Lærling
(2) Faglært med ett fagbrev
(4) Faglært med flere fagbrev
(5) Universitet/høyskole
(6) Fagspesifikke sertifikat

Bor du sammen med en fast partner (ektefelle / samboer)?

- (1) Ja
(2) Nei

Hvor mange barn har du (angi antall i hver alderskategori)?

- (1) 0-5 år _____
(2) 6-16 år _____
(3) over 16 år _____

Hvor lenge har du arbeidet offshore?

- (2) År _____
- (3) Måneder _____

Hvilket selskap arbeider du i?

- (1) Operatør
- (2) Entreprenør

Innenfor hvilket område arbeider du? Dersom du arbeider innen flere områder, velg det du synes passer best for din stilling.

- (1) Prosess
- (2) Vedlikehold
- (3) Boring
- (4) Kran/dekk
- (5) Brønnservice
- (6) Administrasjon
- (7) Forpleining
- (8) Konstruksjon / modifikasjon
- (9) Annet

Hvilken type installasjon arbeider du på?

- (1) Fast
- (2) Flyttbar
- (3) Varierer

Hvor mange offshoreturer har du i løpet av et år?

Hvor lang tid tar helikopterturen heliport - installasjon?

Hvor mange mellomlandinger er det på turen heliport - installasjon?

Hvor tungt er du?

Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

- (1) Meget god
- (2) God
- (3) Middels
- (4) Dårlig
- (5) Meget dårlig

Har du i løpet av den siste måneden benyttet?

| | Ja | Nei |
|---------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Sovemedisiner | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> |
| Beroligende medisiner | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> |
| Smertestillende medisiner | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> |

Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?

- (1) Ja
- (2) Nei

Hva er det første ordet du tenker på når du hører om "helikoptertransport offshore"?

Under er det listet opp en del påstander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i påstandene ved å krysse av i en boks for hver påstand.

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Etter en helikoptertur føler jeg meg lettet | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Helikopter er en trygg reisemåte | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg sover dårligere natten før inn- og utreise enn ellers | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Nære pårørende er ofte bekymret pga helikopterreisen | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Etter en helikoptertur føler jeg meg sliten | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Det er viktig for meg at helikopteret ser ut til å ha blitt godt vedlikehold | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg ville benytte beroligende medisiner under helikopterreisen om jeg hadde hatt anledning | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Under er det listet opp en del påstander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i påstandene ved å krysse av i en boks for hver påstand.

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoriske kurs | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg ønsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikoptersikkerhet | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Dagens krav til effektivitet går på bekostning av helikoptersikkerheten | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Informasjonen på heliporten er ofte mangelfull | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg føler meg "presset" til å jobbe offshore (pga eks. økonomi, arbeidsgiver press etc.) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Helikopterreisen har gjort at jeg har vurdert å slutte i arbeid offshore | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Under er listet opp ulike instanser som hver på sin måte har et ansvar for å ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved å krysse av i en boks for hver instans.

| | Svært fornøyd | Fornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Misfornøyd | Svært misfornøyd | |
|---|------------------------------|------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Ledelsen i selskap hvor du er ansatt | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Verneombud | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Myndighetene | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Fagforeningene | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |

| | Svært fornøyd | Fornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Misfornøyd | Svært misfornøyd | |
|-----------------------|------------------------------|------------------------------|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Helikopterselskapene | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Bedriftshelsetjeneste | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |

Under er det listet opp en del påstander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i påstandene ved å krysse av i en boks for hver påstand.

| | Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Enkelte helikopterselskap er tryggere å reise med enn andre | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg har tillit til mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i mitt selskap | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg har tillit til piloter | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg har tillit til teknikere som vedlikeholder helikopter | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg har tillit til helikopterprodusenten Sikorsky (eks. S92) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg har tillit til helikopterprodusenten | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Helt enig Delvis enig Verken enig eller uenig Delvis uenig Helt uenig

Airbus Helikopters (eks.
EC225)

**Under er det gitt en del beskrivelser av reaksjoner vi kan ha under en helikoptertur.
Angi hvor ofte du har disse reaksjoner ved å krysse i en boks for hver beskrivelse.**

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|---|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Jeg lytter etter "rare" lyder | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg forsøker å sette meg på en bestemt plass i helikopteret | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg sover | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg følger nøye med på hva helikopter mannskapet gjør | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg føler meg avslappet | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg blir engstelig ved sterke vibrasjoner | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg tenker på hva som kan gå galt | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg kjeder meg | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg opplever ubehag | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Jeg tenker på ting jeg har lest eller hørt om helikopterulykker | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|-------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Jeg er redd | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Under er det listet opp en del forhold som kan påvirke vår opplevelse av ubehag i tilknytning til helikopterreise. Angi hvordan disse forholdene påvirker deg ved å krysse i en boks for hver forhold

| | Mer ubehag enn ellers | Samme ubehag som ellers | Mindre ubehag enn ellers |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Flyvning i mørket | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i sterk vind | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i tåket | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i vær med store bølgehøyder | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i tordenvær | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i regn / bygevær | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Flyvning i turbulent luft | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Mange mellomlandinger | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Helikopterturer som er spesielt kortvarige | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Helikopterturer som er spesielt langvarige | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |

Under er det listet opp en del forhold som angår komfort og miljø i helikopteret. Angi hvor fornøyd du er med de ulike forholdene ved å krysse av i en boks for hver forhold

| | Svært fornøyd | Fornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Misfornøyd | Svært misfornøyd | |
|--|------------------------------|------------------------------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Temperatur | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Luftkvalitet | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Sittekomfort | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Støy / vibrasjoner | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Tilgang til rømningsveier | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Kommunikasjon flyger - passasjer | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Overlevningsdrakt | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Tilstrekkelig plass for hver enkelt passasjer | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| Anledning til å aktivisere seg (f.eks. lesing, musikk) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |
| | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> | (6) <input type="checkbox"/> |

Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet og ny teknologi fra

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|---------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Sociale Media (eks. Facebook, Twitter) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Tekniske aviser (eks. Helicopters magazine, Helicopter Industry) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| LinkedIn | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Google | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Arbeidsgivers portal | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Kurs | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Jeg henter informasjon om helikopterulykker fra

| | Alltid / svært ofte | Ofte | Av og til | Sjelden | Aldri / svært sjelden |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Sociale Media (eks. Facebook, Twitter) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Tekniske aviser (eks. Helicopters magazine, Helicopter Industry) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| LinkedIn | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Google | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Arbeidsgivers portal | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |
| Kurs | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> | (4) <input type="checkbox"/> | (5) <input type="checkbox"/> |

Har du gjennomført HUET repetisjonskurs?

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du gjennomført helikoptertrygghetskurs? ("flyskrekk - kurs")

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du vært involvert i en ulykke som helikopterpassasjer?

- (1) Ja
- (2) Nei

Har du vært involvert i nestenulykke som helikopterpassasjer?

- (1) Ja
- (2) Nei

Er du i slekt eller har du nære relasjoner (f.eks nær venn / kjæreste) med noen som har vært rammet av en helikopterulykke?

- (1) Ja
- (2) Nei

Under er det gitt en liste over tiltak som kan tenkes å redusere eventuelt ubehag forbundet med helikopterreise offshore. Angi hvordan vurderer tiltakene ved å krysse av i en boks for hver tiltak.

| | Vil redusere ubehag | Uten betydning | Vil virke mot sin hensikt |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Mer informasjon om helikopterets virkemåte og teknologi | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Bedre informasjon på heliporten | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Strengere regler for flyvning i dårlig vær | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Bedre / oftere sikkerhetsopplæring (eks. helikopterevakueringkurs) | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Mer informasjon fra helikopterbesetningen under turen | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Helikoptertrygghetskurs ("flyskrekk - kurs") | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Mer informasjon til nære pårørende om helikopterreisen | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Redusere antall mellomlandinger | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Anledning til å snakke med helikopterbesetningen under turen | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |

| | Vil redusere ubehag | Uten betydning | Vil virke mot sin hensikt |
|--|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Mer komfortable overlevningsdrakter | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Mer informasjon dersom helikopteret får tekniske problemer | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |
| Mer komfortabel kabin | (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> | (3) <input type="checkbox"/> |

Dersom du har forslag til andre tiltak, vennligst før dem opp i kommentar feltet

Plass til kommentarer: dersom du har meninger eller synspunkt knyttet til helikopterreisningen på norsk sokkel som ikke har kommet frem tidligere i denne undersøkelsen, vennligst før dem opp her.

Vedlegg 2. Cronbachs alpha for indeks 1 «opplevd angst»

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .774 | 14 |

Vedlegg 3. Cronbachs alpha for indeks 2 «komfort»

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | N of Items |
|------------------|------------|
| .827 | 9 |

Vedlegg 4.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .343 ^a | .118 | .116 | .55443 |

a. Predictors: (Constant), komfort

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 19.559 | 1 | 19.559 | 63.628 | .000 ^b |
| | Residual | 146.629 | 477 | .307 | | |
| | Total | 166.188 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), komfort

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients B | Std. Error | Standardized Coefficients Beta | t | Sig. |
|-------|------------|----------------------------------|------------|-----------------------------------|--------|------|
| 1 | (Constant) | 4.287 | .128 | | 33.426 | .000 |
| | komfort | -.349 | .044 | -.343 | -7.977 | .000 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 5.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .128 ^a | .016 | .014 | .58696 |

a. Predictors: (Constant), 17a. Har du v rt borte fra arbeidet det siste  ret pga sykdom?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 2.814 | 1 | 2.814 | 8.169 | .004 ^b |
| | Residual | 168.127 | 488 | .345 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.946 | .121 | | 24.324 | .000 |
| | 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom? | .188 | .066 | .128 | 2.858 | .004 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 6

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .102 ^a | .010 | .008 | .57676 |

a. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 1.676 | 1 | 1.676 | 5.038 | .025 ^b |
| | Residual | 158.677 | 477 | .333 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.139 | .122 | | 25.739 | .000 |
| | 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom? | -.148 | .066 | -.102 | -2.245 | .025 |

a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 7.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .320 ^a | .103 | .101 | .54922 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Informasjonen p \diamond heliporten er ofte mangelfull

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 16.467 | 1 | 16.467 | 54.592 | .000 ^b |
| | Residual | 143.885 | 477 | .302 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Informasjonen p \diamond heliporten er ofte mangelfull

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.383 | .074 | | 45.980 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Informasjonen p \diamond heliporten er ofte mangelfull | -.153 | .021 | -.320 | -7.389 | .000 |

Vedlegg 8

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .395 ^a | .156 | .154 | .54382 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Informasjonen p- heliporten er ofte mangelfull

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 26.621 | 1 | 26.621 | 90.018 | .000 ^b |
| | Residual | 144.319 | 488 | .296 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

- a. Dependent Variable: angst

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Informasjonen p- heliporten er ofte mangelfull

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.646 | .071 | | 37.023 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Informasjonen p- heliporten er ofte mangelfull | .192 | .020 | .395 | 9.488 | .000 |

Vedlegg 9.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .360 ^a | .130 | .128 | .55213 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p_ostander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p_ostandene ved krysse av i en boks for hver p_ostand. – Jeg nsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 22.176 | 1 | 22.176 | 72.747 | .000 ^b |
| | Residual | 148.764 | 488 | .305 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

- a. Dependent Variable: angst
- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p_ostander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p_ostandene ved krysse av i en boks for hver p_ostand. – Jeg nsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.712 | .071 | | 37.952 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p _o stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p _o standene ved <input type="checkbox"/> krysse av i en boks for hver p _o stand. – Jeg <input type="checkbox"/> nsker at det | .197 | .023 | .360 | 8.529 | .000 |

Vedlegg 10

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .159 ^a | .025 | .023 | .57241 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Jeg \diamond nsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 4.061 | 1 | 4.061 | 12.394 | .000 ^b |
| | Residual | 156.292 | 477 | .328 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Jeg \diamond nsker at det fantes mer tilgjengelig informasjon om helikopter

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.121 | .076 | | 41.324 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Jeg \diamond nsker at det | -.086 | .024 | -.159 | -3.521 | .000 |

Vedlegg 11.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .188 ^a | .035 | .033 | .56949 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 5.653 | 1 | 5.653 | 17.430 | .000 ^b |
| | Residual | 154.700 | 477 | .324 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.661 | .057 | | 46.885 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – lea har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris | .100 | .024 | .188 | 4.175 | .000 |

Vedlegg 12

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .200 ^a | .040 | .038 | .57994 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 6.813 | 1 | 6.813 | 20.259 | .000 ^b |
| | Residual | 164.127 | 488 | .336 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.512 | .057 | | 61.431 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tilstrekkelig kunnskap om helikoptersikkerhet fra obligatoris | -.108 | .024 | -.200 | -4.501 | .000 |

Vedlegg 13

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .396 ^a | .157 | .155 | .54339 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av helikoptersikke

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 26.845 | 1 | 26.845 | 90.916 | .000 ^b |
| | Residual | 144.095 | 488 | .295 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av helikoptersikke

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.756 | .060 | | 45.574 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av | .192 | .020 | .396 | 9.535 | .000 |

Vedlegg 14

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .253 ^a | .064 | .062 | .56089 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av helikoptersikke

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 10.288 | 1 | 10.288 | 32.701 | .000 ^b |
| | Residual | 150.065 | 477 | .315 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av helikoptersikke

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.202 | .063 | | 50.697 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Dagens krav til effektivitet g \diamond r p \diamond bekostning av | -.121 | .021 | -.253 | -5.718 | .000 |

Vedlegg 15

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .208 ^a | .043 | .041 | .56716 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 6.915 | 1 | 6.915 | 21.498 | .000 ^b |
| | Residual | 153.438 | 477 | .322 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.219 | .079 | | 40.597 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har | -.104 | .022 | -.208 | -4.637 | .000 |

Vedlegg 16.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .490 ^a | .240 | .239 | .51591 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 41.052 | 1 | 41.052 | 154.233 | .000 ^b |
| | Residual | 129.889 | 488 | .266 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.456 | .071 | | 34.785 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har | .249 | .020 | .490 | 12.419 | .000 |

Vedlegg 17.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .435 ^a | .189 | .188 | .53286 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond jobbe offshore (pga eks. \diamond konom

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 32.378 | 1 | 32.378 | 114.033 | .000 ^b |
| | Residual | 138.562 | 488 | .284 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond jobbe offshore (pga eks. \diamond konom

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.286 | .096 | | 23.712 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond iobbe | .236 | .022 | .435 | 10.679 | .000 |

Vedlegg 18.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .209 ^a | .044 | .042 | .56695 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond jobbe offshore (pga eks. \diamond konom

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 7.029 | 1 | 7.029 | 21.867 | .000 ^b |
| | Residual | 153.324 | 477 | .321 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond jobbe offshore (pga eks. \diamond konom

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.346 | .105 | | 31.958 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. - Jeg f \diamond ler meg ""presset"" til \diamond jobbe offshore (pga eks. \diamond konom | -.112 | .024 | -.209 | -4.676 | .000 |

Vedlegg 19.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .164 ^a | .027 | .025 | .57194 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Helikopterreiseingen har gjort at jeg har vurdert \diamond slutte i arbeid

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 4.318 | 1 | 4.318 | 13.201 | .000 ^b |
| | Residual | 156.034 | 477 | .327 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Helikopterreiseingen har gjort at jeg har vurdert \diamond slutte i arbeid

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.247 | .107 | | 30.449 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Helikopterreiseingen har gjort at jeg har vurdert | -.087 | .024 | -.164 | -3.633 | .000 |

Vedlegg 20

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .552 ^a | .305 | .303 | .49350 |

a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Helikopterreiseingen har gjort at jeg har vurdert ♦ slutte i arbeid

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 52.092 | 1 | 52.092 | 213.891 | .000 ^b |
| | Residual | 118.849 | 488 | .244 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Helikopterreiseingen har gjort at jeg har vurdert ♦ slutte i arbeid

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.010 | .090 | | 22.379 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til forhold ved helikopterreiseing offshore. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Helikopterreiseingen har gjort at iea har vurdert | .296 | .020 | .552 | 14.625 | .000 |

Vedlegg 21

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .167 ^a | .028 | .024 | .58413 |

a. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?, 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 4.774 | 2 | 2.387 | 6.996 | .001 ^b |
| | Residual | 166.167 | 487 | .341 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?, 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.166 | .152 | | 20.883 | .000 |
| | 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form? | -.087 | .036 | -.107 | -2.396 | .017 |
| | 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom? | .176 | .066 | .120 | 2.675 | .008 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 22.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .123 ^a | .015 | .011 | .57603 |

a. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?, 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 2.411 | 2 | 1.205 | 3.633 | .027 ^b |
| | Residual | 157.942 | 476 | .332 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom?, 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.999 | .154 | | 19.469 | .000 |
| | 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form? | .055 | .037 | .068 | 1.488 | .137 |
| | 17a. Har du vært borte fra arbeidet det siste året pga sykdom? | -.139 | .066 | -.096 | -2.101 | .036 |

a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 23.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .528 ^a | .279 | .274 | .49993 |

a. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg, 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 45.836 | 3 | 15.279 | 61.133 | .000 ^b |
| | Residual | 118.715 | 475 | .250 | | |
| | Total | 164.551 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg, 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.009 | .109 | | 18.425 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del pøstander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i pøstandene ved krysse av i en boks for hver pøstand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg | .216 | .020 | .425 | 10.554 | .000 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | .068 | .024 | .124 | 2.779 | .006 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter) | .077 | .026 | .135 | 3.013 | .003 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 24

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .285 ^a | .081 | .077 | .55639 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Dagens krav til effektivitet g◊r p◊ bekostning av helikoptersikke, 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 12.995 | 2 | 6.497 | 20.988 | .000 ^b |
| | Residual | 147.358 | 476 | .310 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Dagens krav til effektivitet g◊r p◊ bekostning av helikoptersikke, 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.372 | .085 | | 39.625 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg | -.069 | .023 | -.138 | -2.957 | .003 |
| | 20. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Dagens krav til effektivitet g◊r p◊ bekostning av helikoptersikke | -.098 | .022 | -.207 | -4.432 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 25

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .545 ^a | .298 | .295 | .49656 |

- a. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Dagens krav til effektivitet gjør p-bekostning av helikoptersikke, 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 50.859 | 2 | 25.429 | 103.130 | .000 ^b |
| | Residual | 120.082 | 487 | .247 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

- a. Dependent Variable: angst

- b. Predictors: (Constant), 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Dagens krav til effektivitet gjør p-bekostning av helikoptersikke, 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.267 | .074 | | 30.540 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg | .203 | .021 | .400 | 9.869 | .000 |
| | 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved krysse av i en boks for hver p-stand. – Dagens krav til effektivitet gjør p-bekostning av helikoptersikke | .124 | .020 | .256 | 6.307 | .000 |

- a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 26.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .123 ^a | .015 | .013 | .58736 |

a. Predictors: (Constant), 1. Kjønn

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 2.586 | 1 | 2.586 | 7.496 | .006 ^b |
| | Residual | 168.355 | 488 | .345 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 1. Kjønn

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.560 | .105 | | 34.046 | .000 |
| | 1. Kjønn | -.254 | .093 | -.123 | -2.738 | .006 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 27

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .117 ^a | .014 | .012 | .58780 |

a. Predictors: (Constant), 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 2.333 | 1 | 2.333 | 6.752 | .010 ^b |
| | Residual | 168.608 | 488 | .346 | | |
| | Total | 170.941 | 489 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.499 | .087 | | 40.160 | .000 |
| | 15. Hvordan vil du beskrive din fysiske form? | -.095 | .037 | -.117 | -2.598 | .010 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 28.

| Model Summary | | | | |
|---------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .331 ^a | .109 | .106 | .55487 |

a. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 17.999 | 2 | 9.000 | 29.231 | .000 ^b |
| | Residual | 146.552 | 476 | .308 | | |
| | Total | 164.551 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.458 | .111 | | 22.064 | .000 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | .095 | .027 | .172 | 3.501 | .001 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter) | .121 | .028 | .212 | 4.310 | .000 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 29

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .109 ^a | .012 | .010 | .58387 |

a. Predictors: (Constant), 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 1.939 | 1 | 1.939 | 5.688 | .017 ^b |
| | Residual | 162.612 | 477 | .341 | | |
| | Total | 164.551 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.472 | .082 | | 42.121 | .000 |
| | 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs? | -.151 | .063 | -.109 | -2.385 | .017 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 30

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .118 ^a | .014 | .012 | .58322 |

a. Predictors: (Constant), 31. Er du i slekt eller har du n◊re relasjoner (f.eks n◊r venn / kj◊reste) med noen som har v◊rt rammet av en helikopterulykke?

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 2.304 | 1 | 2.304 | 6.774 | .010 ^b |
| | Residual | 162.247 | 477 | .340 | | |
| | Total | 164.551 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: angst

b. Predictors: (Constant), 31. Er du i slekt eller har du n◊re relasjoner (f.eks n◊r venn / kj◊reste) med noen som har v◊rt rammet av en helikopterulykke?

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.922 | .142 | | 20.525 | .000 |
| | 31. Er du i slekt eller har du n◊re relasjoner (f.eks n◊r venn / kj◊reste) med noen som har v◊rt rammet av en helikopterulykke? | .196 | .075 | .118 | 2.603 | .010 |

a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 31

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .348 ^a | .121 | .115 | .55181 |

- a. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs?, 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 19.916 | 3 | 6.639 | 21.802 | .000 ^b |
| | Residual | 144.635 | 475 | .304 | | |
| | Total | 164.551 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: angst

- b. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs?, 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.643 | .133 | | 19.853 | .000 |
| | 27. Har du gjennomført HUET repetisjonskurs? | -.150 | .060 | -.108 | -2.509 | .012 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | .094 | .027 | .171 | 3.495 | .001 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter) | .122 | .028 | .213 | 4.353 | .000 |

- a. Dependent Variable: angst

Vedlegg 32

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .234 ^a | .055 | .049 | .56490 |

- a. Predictors: (Constant), 16c. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Smertestillende medisiner, 16a. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Sovemedisiner, 16b. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Beroligende medisiner

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|-------|-------------------|
| 1 | Regression | 8.773 | 3 | 2.924 | 9.164 | .000 ^b |
| | Residual | 151.579 | 475 | .319 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort
- b. Predictors: (Constant), 16c. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Smertestillende medisiner, 16a. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Sovemedisiner, 16b. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Beroligende medisiner

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 4.555 | .442 | | 10.301 | .000 |
| | 16a. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Sovemedisiner | -.255 | .092 | -.127 | -2.782 | .006 |
| | 16b. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Beroligende medisiner | -.439 | .221 | -.091 | -1.989 | .047 |
| | 16c. Har du i løpet av den siste måneden benyttet? – Smertestillende medisiner | -.182 | .066 | -.127 | -2.751 | .006 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 33.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .304 ^a | .092 | .090 | .55241 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans.
- Ledelsen

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 14.795 | 1 | 14.795 | 48.485 | .000 ^b |
| | Residual | 145.557 | 477 | .305 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. - Ledelsen

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.395 | .073 | | 32.811 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. - Ledelsen | .183 | .026 | .304 | 6.963 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 34.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .284 ^a | .080 | .078 | .55601 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 12.888 | 1 | 12.888 | 41.689 | .000 ^b |
| | Residual | 147.465 | 477 | .309 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.386 | .079 | | 30.065 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb | .191 | .030 | .284 | 6.457 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 35.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .302 ^a | .091 | .089 | .55268 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 14.651 | 1 | 14.651 | 47.965 | .000 ^b |
| | Residual | 145.702 | 477 | .305 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort
- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.335 | .081 | | 28.676 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe | .193 | .028 | .302 | 6.926 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 36.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .236 ^a | .056 | .054 | .56339 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 8.951 | 1 | 8.951 | 28.202 | .000 ^b |
| | Residual | 151.401 | 477 | .317 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort
- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.480 | .078 | | 31.742 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen | .162 | .031 | .236 | 5.311 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 37

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .381 ^a | .145 | .143 | .53607 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans.
– Helikopt

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 23.277 | 1 | 23.277 | 80.999 | .000 ^b |
| | Residual | 137.076 | 477 | .287 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort

- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Helikopt

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.233 | .075 | | 29.716 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Helikopt | .272 | .030 | .381 | 9.000 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 38.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .307 ^a | .095 | .093 | .55172 |

- a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 15.155 | 1 | 15.155 | 49.788 | .000 ^b |
| | Residual | 145.197 | 477 | .304 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: komfort
- b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.320 | .082 | | 28.243 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts | .202 | .029 | .307 | 7.056 | .000 |

- a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 39

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 28.466 | 6 | 4.744 | 16.979 | .000 ^b |
| | Residual | 131.887 | 472 | .279 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Ledelsen, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Helikopt, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .421 ^a | .178 | .167 | .52860 |

a. Predictors: (Constant), 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Ledelsen, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Helikopt, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe, 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p♦ sin m♦te har et ansvar for ♦ ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor forn♦yd du er med arbeidet til de ulike instansene ved ♦ krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 1.985 | .097 | | 20.477 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Verneomb | .048 | .039 | .072 | 1.241 | .215 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Ledelsen | .067 | .032 | .112 | 2.079 | .038 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Myndighe | .040 | .036 | .063 | 1.128 | .260 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Fagforen | .004 | .038 | .006 | .117 | .907 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Helikopt | .175 | .040 | .245 | 4.379 | .000 |
| | 21. Under er listet opp ulike instanser som hver p sin møte har et ansvar for ivareta dine interesser som helikopterpassasjer. Angi hvor fornøyd du er med arbeidet til de ulike instansene ved krysse av i en boks for hver instans. – Bedrifts | .020 | .039 | .030 | .508 | .612 |

a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 40.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .204 ^a | .041 | .039 | .56766 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Enkelte helikopterselskap er tryggere \diamond reise med enn andre

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 6.643 | 1 | 6.643 | 20.615 | .000 ^b |
| | Residual | 153.710 | 477 | .322 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Enkelte helikopterselskap er tryggere \diamond reise med enn andre

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 3.152 | .067 | | 47.051 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p \diamond stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p \diamond standene ved \diamond krysse av i en boks for hver p \diamond stand. – Enkelte helikopterselskap er tryggere \diamond reise med enn andre | -.104 | .023 | -.204 | -4.540 | .000 |

Vedlegg 41

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .279 ^a | .078 | .076 | .55671 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i mitt selskap

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 12.519 | 1 | 12.519 | 40.393 | .000 ^b |
| | Residual | 147.834 | 477 | .310 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i mitt selskap

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.528 | .060 | | 42.267 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til mennesker som jobber med helikoptersikkerhet i mitt selskap | .169 | .027 | .279 | 6.356 | .000 |

Vedlegg 42

| Model Summary | | | | |
|---------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .223 ^a | .050 | .048 | .56518 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til piloter

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 7.987 | 1 | 7.987 | 25.005 | .000 ^b |
| | Residual | 152.365 | 477 | .319 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til piloter

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.599 | .060 | | 43.143 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til piloter | .209 | .042 | .223 | 5.001 | .000 |

Vedlegg 43.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .271 ^a | .074 | .072 | .55805 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p-standene ved å krysse av i en boks for hver p-stand. – Jeg har tillit til teknikere som vedlikeholder helikopter

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 11.806 | 1 | 11.806 | 37.909 | .000 ^b |
| | Residual | 148.547 | 477 | .311 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p-standene ved å krysse av i en boks for hver p-stand. – Jeg har tillit til teknikere som vedlikeholder helikopter

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.550 | .058 | | 43.854 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p-standene ved å krysse av i en boks for hver p-stand. – Jeg har tillit til teknikere som vedlikeholder helikopter | .203 | .033 | .271 | 6.157 | .000 |

a. Dependent Variable: komfort

Vedlegg 44

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .313 ^a | .098 | .096 | .55060 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Sikorsky (eks. S92)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 15.745 | 1 | 15.745 | 51.935 | .000 ^b |
| | Residual | 144.608 | 477 | .303 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Sikorsky (eks. S92)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.511 | .056 | | 44.792 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p♦stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p♦standene ved ♦ krysse av i en boks for hver p♦stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Sikorsky (eks. S92) | .214 | .030 | .313 | 7.207 | .000 |

Vedlegg 45.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .191 ^a | .036 | .034 | .56915 |

a. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Airbus Helicopters (eks. EC225)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 5.835 | 1 | 5.835 | 18.013 | .000 ^b |
| | Residual | 154.518 | 477 | .324 | | |
| | Total | 160.353 | 478 | | | |

a. Dependent Variable: komfort

b. Predictors: (Constant), 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Airbus Helicopters (eks. EC225)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|---|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.565 | .077 | | 33.371 | .000 |
| | 22. Under er det listet opp en del p◊stander knyttet til tillit. Angi hvor enig du er i p◊standene ved ◊ krysse av i en boks for hver p◊stand. – Jeg har tillit til helikopterprodusenten Airbus Helicopters (eks. EC225) | .086 | .020 | .191 | 4.244 | .000 |

Vedlegg 46.

Model Summary

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1 | .255 ^a | .065 | .061 | 1.121 |

- a. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|-----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 41.621 | 2 | 20.811 | 16.550 | .000 ^b |
| | Residual | 598.542 | 476 | 1.257 | | |
| | Total | 640.163 | 478 | | | |

- a. Dependent Variable: 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved å krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg
- b. Predictors: (Constant), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter), 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet)

Coefficients^a

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|--|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 2.083 | .225 | | 9.252 | .000 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Dagsaviser (eks. VG, Dagbladet) | .123 | .055 | .114 | 2.259 | .024 |
| | 26. Jeg henter informasjon om helikoptersikkerhet, ny teknologi og helikopterulykker fra – Social Media (eks. Facebook, Twitter) | .204 | .057 | .180 | 3.578 | .000 |

- a. Dependent Variable: 20. Under er det listet opp en del p-stander knyttet til forhold ved helikopterreise offshore. Angi hvor enig du er i p-standene ved å krysse av i en boks for hver p-stand. – Medienes dekning av helikopterulykker har gjort meg mer utrygg