



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Mastergrad i samfunnssikkerhet	Vårsemesteret, 2021 Åpen
Forfatter: Trym Johnstuen	
Veileder: Lisbet Fjæran	
Tittel på masteroppgaven: «Rogalands farligste vei» En studie av hva som påvirker risikopersepsjon i forbindelse med rasfare	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Risikopersepsjon, tillit, medvirkning, rasfare	Sidetall: 66 + vedlegg/annet: 13 Stavanger, 14.06.21

[Skriv her]

«Rogalands farligste vei»

En studie av hva som påvirker risikopersepsjon i forbindelse med rasfare



Universitetet
i Stavanger

Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging

Masteroppgave i samfunnssikkerhet

Universitetet i Stavanger

Våren 2021

[Skriv her]

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten på to lærerike år som masterstudent i samfunnsikkerhet i Stavanger. Årene har gått veldig fort, og de er fylt med gode opplevelser, både faglig og sosialt. Jeg vil rette en stor takk til dyktige forelesere, som har gitt meg mye lærdom og gode opplevelser på studiet. Videre er jeg også takknemlig for det sosiale miljøet, særlig i tiden før koronapandemien inntraff. Det siste året har vært fryktelig kjedelig sosialt, jeg har sittet mye alene på hybelen, noe som har vært en stor personlig utfordring både for meg og mange andre. Sammenkomstene og de gode, fysiske samtalene har det siste året dessverre uteblitt.

Selve masteroppgaven var en svært spennende, men også krevende prosess. Jeg vil rette en takk til veileder Lisbet Fjæran som har kommet med god hjelp underveis gjennom hele prosessen.

De ansatte i Statens Vegvesen har også vært svært behjelpelige. Takk for all hjelp jeg fikk, både i intervjuene, men også for all informasjonen jeg fikk på telefon og e-post.

En stor takk rettes også til lokalbefolkningen i Suldal, som har stilt opp på intervju og fortalt om sine opplevelser. Takk for all åpenhet og godvilje som jeg ble møtt med.

Ellers ønsker jeg også å takke familie og venner som alltid er der for meg når jeg trenger det.

[Skriv her]

Sammendrag

Denne studien utforsker veibrukeres opplevelse av rasfare på veistrekningen mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune i Rogaland. I flere år har denne strekningen vært preget av hyppige steinras av ulik størrelse. Rasene har ført til skade på veibanen, og noen ras har truffet kjøretøy. Rasproblematikken har ført til mye lokalt engasjement, og veien er rangert som Rogalands farligste. I de senere årene har veistrekningen også fått oppmerksomhet nasjonalt, og Stortinget har bevilget midler til bygging av en tunnel på deler av strekningen. Formålet med denne studien er å undersøke hvordan brukere opplever rasfaren, og hvilke faktorer som kan påvirke brukernes risikopersepsjon.

Studiens teoretiske rammeverk vil være om risikopersepsjon for å få en dypere forståelse av hvordan brukere opplever risiko. Basert på tidligere forskning om hvordan lekfolks forhold til myndighetene påvirker risikopersepsjonen, vil også teorier om tillit bli brukt. Rasproblematikken innebærer mye lokalt engasjement og aksjoner for å sikre strekningen. For å se i hvilken grad brukere føler seg inkludert i rassikringsprosessene, presenteres teoretiske bidrag om sosial forsterkning og beslutningsprosesser.

Problemstillingen og forskningsspørsmålene blir besvart ved hjelp av kvalitativ metode. Personlige intervjuer skulle gi meg den beste innsikten i temaet brukernes fareoppfattelse. For å gi studiet faglig bredde, intervjuet jeg også representanter fra Vegvesenet. I tillegg til å samle inn primærdata gjennom intervjuer, har jeg også innhentet sekundærdata i form av dokumenter fra fagmyndighet.

Funnene viser at rasfaren påvirker veibrukerne særlig de første dagene etter at ras har gått. Forutsigbarhet og objektivitet i myndighetenes rassikringsprosess spiller også en sentral rolle for veibrukeres risikopersepsjon. Flere veibrukere uttaler at en konkret dato for tunnelbygging vil gjøre dem tryggere. Prioritering mellom by og land, sikkerhet og fremkommelighet er andre aspekter som spiller en stor rolle for enkelte veibrukere. Valg av informasjonskilder viser seg også å ha en relevant påvirkningskraft, og brukere oppsøker oftest informasjonskildene med lik risikotilnærming som dem selv.

[Skriv her]

Innledning.....	5
Mål og problemstilling	6
Forskningsspørsmål	6
Avgrensning.....	7
Hvorfor studere dette akkurat nå?	7
Bakgrunn	8
Om skred i Norge	8
Riksvei 13. Erfjord - Sand	9
Trafikkmengde.....	11
Registrerte ras	11
Mediefokus	12
Vegvesenet.....	14
Teori	14
Tidligere forskning om risikopersepsjon og transport.....	14
Risiko.....	17
Risikobegrepet og transport.....	18
Risikopersepsjon.....	18
Psykometrisk perspektiv på risiko	19
Tillit	21
Kritisk tillit	22
Sosial forsterkning	23
Det kommunikative beslutningsideal	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Metode.....	24
Hva er metode?.....	24
Forskningsdesign	25
Forskningsstrategi.....	25
Datainnsamling	26
Proessen	26
Intervju som metode	27
Kroppsspråk og ikke-verbale svar	28
Utfordringer knyttet til korona-situasjonen	29
Semistrukturert intervju	30
Dataanalyse.....	30
Reliabilitet	31
Validitet	31

[Skriv her]

Forskningsetikk	32
Empiriske analyser	32
Nærhet til farekilden	33
Valg av informasjonskilder	45
Representasjon og påvirkningsmulighet.....	48
Tillitens mulige rolle	58
Konklusjon	70
Forslag til videre forskning.....	71

Innledning

Se for deg at du kjører fra Erfjord til Sand. Turen tar omtrent 20 minutter, en helt ordinær kjøretur tenker du kanskje. Langs den smale veien passerer du fanggjerd, bratte skråninger og krappe svinger. Synlige sikkerhetstiltak som fanggjerd vitner om de mange rasene som har gått langs veistrekningen. Kanskje kjører du, vel vitende om at det akkurat her gikk et stort ras bare dager i forveien, stort nok til å medføre fatale skader. Bildene i lokalavisa sitter friskt i minnet. Fareoppfattelsen gjør at du trækker litt ekstra på gassen, for å komme deg fortest mulig forbi skredsonen.

Dette er hverdagen til dem som kjører denne veistrekningen hver dag. Veistrekningen er en nødvendig ferdselsåre for mange av dem som bor i Suldal. Mange kjører langs veistrekningen i jobbsammenheng, enten som pendlere eller som yrkessjåfører. Foreldre som bor i bygdene rundt Sand, sender barna sine i skolebuss til Sand hver dag.

Utfordringer knyttet til rasfare er sentrale spørsmål innen trafikksikkerhet. Usikkerheten veibrukerne opplever ved å bruke veistrekningen, illustrerer et behov for utredninger og sikkerhetstiltak mot nedfall på vei. Hyppige ras på veistrekningen de siste årene, har rettet søkelyset mot sårbarhetene som lokalbefolkningen i Suldal opplever. Risikopersepsjonen er kompleks og påvirkes av flere faktorer. Rasproblematikken på veistrekningen mellom Erfjord og Sand har nådd Stortinget, og fått medieoppmerksomhet nasjonalt. Penger er bevilget til en tunnel langs deler av strekningen. Arbeidet med rassikring av veistrekningen påvirker både risiko og risikopersepsjon, og utfordrer lokalbefolkningens opplevelse av nasjonale myndigheter.

[Skriv her]

Ved å søke i Brage biblioteksystem på relevante søkeord som risikopersepsjon i trafikken, oppfattelse av skredfare på veg, finner man ikke mange treff. Blant de mange masteroppgavene som er i arkivet, finner jeg en oppgave som omhandler risikopersepsjon i forbindelse med skred. Den andre oppgaven tar for seg «*Hvorfor mennesker bor i de skredutsatte områdene fra fjellpartiene Mannen og Åknes*» (Sunde og Thunold, 2020). Oppgavens formål var blant annet å se på hvilke faktorer som påvirker risikopersepsjon i forbindelse med fjellskred.

Med andre ord er det ingen studier som direkte tar for seg risikopersepsjon i forbindelse med nedfall på veg, og hvordan dette påvirker veibrukere som av ulike grunner må utsette seg for skredrisiko i hverdagen. Målet med oppgaven er å få en forståelse av hvordan en skredutsatt veistrekning påvirker brukerne, særlig lokalbefolkningen.

Mål og problemstilling

Studiens formål er å utforske hvordan brukere påvirkes av en rasutsatt veistrekning. Det vil foretas en undersøkelse av hvilke faktorer som er relevante for brukernes risikopersepsjon, herunder tillit, nærhet, medvirkning og informasjonsvalg. Temaet for studiet vil være risikopersepsjon i forbindelse med rasfare. Med utgangspunkt i studiens tema om hvordan rasfare preger brukerne i Suldal, ble det utarbeidet en problemstilling, hvor studiens hovedformål er å besvare følgende:

Hvilke faktorer påvirker brukeres risikopersepsjon i forbindelse med rasfare på riksvei 13, mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune?

Forskningsspørsmål

En problemstilling blir lettere å besvare på, dersom man i tillegg utarbeider forskningsspørsmål. Forskningsspørsmålene vil underbygge problemstillingen, og gi en bedre innsikt. Det teoretiske rammeverket presentert i kapittel 3 er grunnlaget for forskningsspørsmålene.

1. I hvilken grad spiller nærhet og egne erfaringer en rolle for brukeres risikopersepsjon?
2. Hvordan innhenter befolkningen kunnskap om rasfaren, og kan valg av informasjonskilder påvirke risikopersepsjonen?
3. Føler veibrukerne seg inkludert og hørt i prosessene rundt rassikring av veistrekningen, og kan dette påvirke veibrukernes risikopersepsjon?

[Skriv her]

4. Kan grad av tillit til myndighetene forklare brukeres risikopersepsjon?

Empiri vil bli og presentert og drøftet i lys av forskningsspørsmålene. Målet er å gi nyanser til funnene, slik at problemstillingens besvarelse får flere ben å stå på.

Avgrensning

Med tanke på å undersøke oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål, er det blitt gjort noen avgrensninger. Studien omhandler hvilke faktorer som påvirker veibrukeres risikopersepsjon, i forbindelse med rasfare. Teorier knyttet til psykometri, demokratisering av beslutningsprosesser og tillit vil brukes til å besvare oppgaven.

Det er svært mange rasutsatte veistrekninger i Norge. Det ble gjort en geografisk avgrensning, hvor veistrekningen mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune vil være hovedfokus. Denne strekningen ble valgt på bakgrunn av Vegvesenets rangering av veien som blant landets farligste, og Rogalands farligste vei. Andre veistrekninger kunne også vært interessant å studere nærmere, men på grunn av studiens begrensede omfang ville det blitt for vidtrekkende. Dessuten vil jeg ved å studere en utvalgt veistrekning, få med flere nyanser enn om jeg hadde studerte rasfare i Norge generelt.

Jeg valgte å intervju lokalbefolkningen, fordi de er nærmest farekilden. Her var jeg opptatt av å få fram hvordan de opplever å bruke veistrekningen, og hvordan det preger Suldal som lokalsamfunn å leve med en rasutsatt veistrekning. I tillegg valgte jeg å intervju to representanter fra Vegvesenet. Disse skulle gi meg andre perspektiver på saken, som fagkyndige. Nasjonale politikere spiller også en rolle i rassikring av Norges veier. Her bevilges pengene, og fordelingen avgjøres på dette nivået. Jeg ønsket personlige svar, basert på egen erfaring, emosjoner, atferd og inkludering. Derfor utelot jeg nasjonale politikere, som gjerne har en geografisk distanse til farekilden. Intervjuene med de to ansatte fra Statens Vegvesen representerer fagmyndighet i min oppgave.

Hvorfor studere dette akkurat nå?

Saken om den rasutsatte veistrekningen har vært mye i nyhetene i det siste, blant annet fordi skolebusser med flere skoleelever kjører denne veien to ganger daglig. I tillegg har det vært mye ras der i sommer, og noen biler har blitt truffet. Mange frykter det er et spørsmål om tid før liv går tapt på grunn av steinras. Risikoen for nye ras er til stede, og det er et betydelig

[Skriv her]

katastrofepotensial på vegstrekningen. Ifølge Nasjonal Transportplan skal en fire kilometer lang rassikringstunell oppføres langs veistrekningen, og dette vil koste 896 millioner kroner.

I mars 2021 ble det offentliggjort at tunnelen var inkludert i Nasjonal Transportplan (NTP) Bevilgningene innebærer at veistrekningen er prioritert i NTP 2022-2033, men det foreligger ingen dato for når byggingen faktisk skal starte. Rødsliane er en sentral ferdselsåre i Suldal, og i media er det mange som vil forskuttere byggestart av tunnel.

Underveis i masterskrivingen, gikk det flere ras på vegstrekningen. Det største raset gikk utenfor strekningen som skal sikres av tunnel, og førte til at flere skoleelever ble holdt hjemme av engstelige foreldre. Topografien i området er utfordrende, vegstrekningen er smal med dårlige skjæringer.

Bakgrunn

Om skred i Norge

Norge er et langstrakt land med krevende topografi. Bratte fjell, store steinurer, nedbør og erosjon gjør skred til en nærmest hverdagslig hendelse i Norge. Skredene kan være tilknyttet snø, leire, jord, steiner, is, sørpe og utglidning av veg. (Vegvesenet.no). Konsekvensene av slike skred er varierende. Noen skred krever menneskeliv og stengt trafikk i en lengre periode, andre skred er av mindre størrelse og behøver kanskje liten til ingen håndtering. 63% av alle registrerte skred i Norge i perioden 2000-2019 var steinscred, og brorparten av disse skredene ble registrert på Vestlandet (Statens Vegvesen). Snøskred er også en farefaktor på norske veger. Gjelder særlig i snørike områder, som på høyfjellet og i Nord-Norge. Rogaland har relativt milde vintre, og skredbildet i Rødsliane er overveiende steinete. Det vil derfor være steinscred denne studien vil sette søkelys på.

Rogaland alene opplevde i perioden 2000-2019 over 3000 steinscred. Nær halvparten av disse skredene kom fra en dal-/fjellside. Selv om majoriteten av registrerte skred er svært små i volum, kan konsekvensen likevel være stor, særlig om det skredutsatte området er en trafikkert vei. Skredsikring er et hett tema i flere miljø, med sterke meninger både fra lokalbefolkning og vegmyndighet.

[Skriv her]

Riksvei 13. Erfjord - Sand

I Rogaland finnes det mange rasutsatte vegstrekninger. Grunnen til at riksvei 13 mellom Erfjord i Sand i Suldal ble valgt, er både på grunn av dens rykte som «Rogalands farligste vei», men også medieoppslag og Vegvesenets vurderinger av skredfaktor. Vegvesenet har på bakgrunn av flere faktorer regnet ut hvor nytten vil være størst, når en skal prioritere vegstrekninger som skal sikres (Statens Vegvesen). Rødsliane ble kalkulert som farligst i Rogaland, i tillegg gjorde medieoppslag om en skolebuss inntrykk på meg.

Oppgaven tar utgangspunkt i vegstrekningen mellom Erfjord og Sand langs riksvei 13 i Suldal kommune. Vegstrekningen er 20 kilometer lang, og brukes hyppig av pendlere og lokalbefolkning. Terrenget over veien er svært kupert, med store skredområder. Veggen er beskrevet som av dårlig kvalitet, den er smal og beskjedent vedlikeholdt. Større tettsteder i nærheten er Sand og Erfjord. Daglig kjører blant annet en skolebuss langs strekningen. Strekningen er pendlervei for elever som går på skole i Suldal og Sand. Vegstrekningen mellom Erfjord og Sand er 20 kilometer, hvorav 5 kilometer er særlig rasutsatt med tanke på steinsprang fra fjellsiden. På kartet nedenfor kan man se det aktuelle området, hvor det er planlagt å bygge tunnel, samt hvor høy skredfaktoren er beregnet til å være.



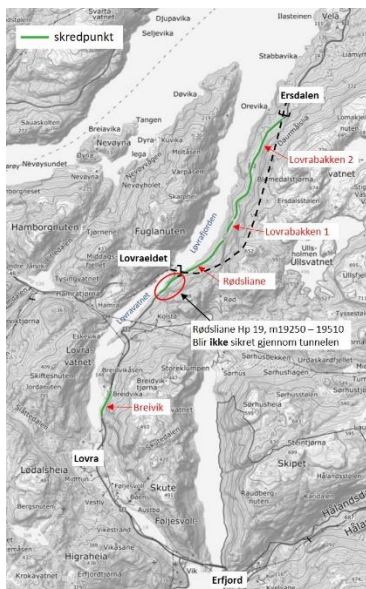
Figur 1: Kart over veistrekningen med oversikt over hvor planlagt tunnel skal bygges, 2021, Agnes Haker.

Den fire kilometer lange strekningen som man ser stiplet på bildet, er planlagt sikret av en tunnel. Litt over halvparten av registrerte steinsprang har skjedd på den planlagt tunnelsikrede delen av vegstrekningen. Basert på registrerte skred, har man beregnet sannsynligheten for hendelser til å være på 1,4 hendelser/år per kilometer veg. (Statens Vegvesen)

[Skriv her]

Man tror at sikkerhetstiltak som bedre vegskjæringer og tunnel kan minske sannsynligheten, men at sannsynligheten fortsatt vil være over 1 hendelse/år per kilometer veg. Tunnelen sikrer store deler av vegstrekningen, men strekningen mellom Erfjord og påhuggsområdet vil fortsatt være skredutsatt. 23. februar 2021, skjedde nettopp det. Da gikk det et større steinskred ved Breivik, like sør for påhuggsområdet for den planlagte tunnelen. En skolebuss med flere elever var andre bilen som ankom stedet. Denne hendelsen blusset opp et allerede stort engasjement om å sikre hele vegstrekningen, blant annet fordi skredet skjedde utenfor den planlagte tunnelen. Området sør for Lovrakrysset er ikke planlagt tunnelsikret, men man har vurdert andre sikringsmetoder her. I det sørlige området mot Erfjord er topografien noe annerledes, med lavere skråninger og skredfaktor.

Skredfaktoren vurderes ut fra flere kriterier. Den regnes blant annet ut fra trafikkmengde og skredfrekvens (Statens Vegvesen). En slik objektiv utregning indikerer sannsynligheten for at en uønsket hendelse skal inntreffe. Utregningen legger grunnlaget for hvilke strekninger som skal prioriteres. Man ser av kartene, at skredpunktet mellom Rødsliane og Ersdalen er særlig rasutsatt. Breivik, en kortere strekning nærmere Erfjord, er også et skredpunkt, men det noe lavere skredfaktor. Dette har bidratt til at den stiplede strekningen er planlagt tunnelsikret i Nasjonal Transportplan, men ikke strekningen sør for Lovraeidet.



Figur 2: Kart over planlagt tunnel, 2021, geolog Agnes Haker.

[Skriv her]



Figur 3: Bilde av skredet som gikk ved Breivik, 23. februar 2021. Foto: Magnus Stokka/NRK

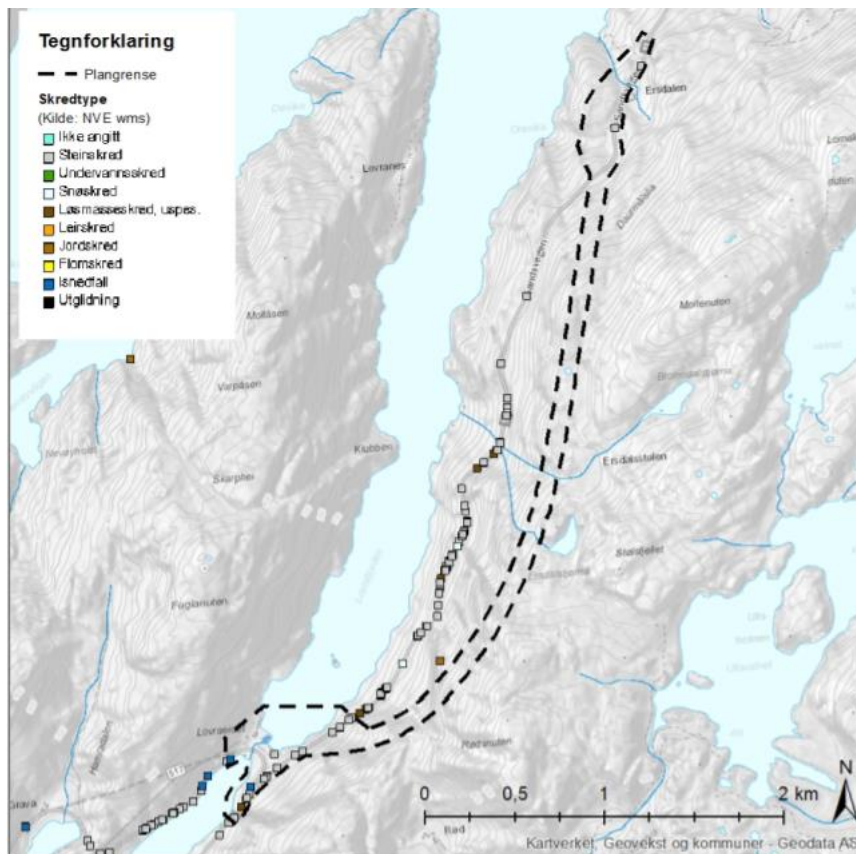
Trafikkmengde

Årsdøgntrafikken (ÅDT) var i 2016 beregnet til å være 1200 (Statens Vegvesen). 18% av kjøretøyene er tungtransport. Trafikkmengden er beregnet ut fra årlig døgntrafikk. Dette vil si gjennomsnittlig antall biler som passerer et punkt på vegstrekningen hver dag. ÅDT er også en indikator for vurdering av skredfaktor. Ryfast-tunnelen kan tenkes å ha gjort ÅDT noe større, da flere biler enn tidligere kjører fra Stavanger og inn i Ryfylke. Når fagmyndighet skal vurdere tiltak for rassikring, er årlig døgntrafikk en viktig faktor, sammen med skredfaktoren.

Registrerte ras

Det er i siden 2010 blitt registrert 218 skred på veistrekningen fra og med Breivik til og med Velaskardet på strekningen mellom Erfjord og Sand (Vegkart Statens Vegvesen, 2021) 188 av disse skredene besto av stein. Det var også noen skred knyttet til snø, jord og annen løsmasse. Størrelsen på skredene varierer, og brorparten hadde en størrelse på mindre enn en kubikkmeter. Fire skred resulterte i skader på kjøretøy. Ingen liv har hittil gått tapt på den aktuelle vegstrekningen. Likevel fører skredene til store ulemper, som stengt vei og tid som går til rensking og sikring av veien etter et skred. Med tanke på skredhyppighet og trafikkmengden, er det en viss sannsynlighet for flere materielle skader på kjøretøy framover, i verste fall også personskade.

[Skriv her]



Figur 4.3: Registrerte rashendingar på rv. 13.Lovraeidet.

Bilde hentet fra Vegvesenets reguleringsplan for Rødsliane (2016).

Mørketallene for antall skred er trolig høye, fordi mange skred ikke blir registrert. På bildet ser man med grå prikker hvor på strekningen man har registrert ras. Den stiplede linja viser tunnelen som er planlagt. Man ser av bildet at noen deler av strekningen er mer skredutsatt enn andre. Det er satt opp fanggjerdjer på deler av strekningen. Bildet viser selve Rødsliane, det vil si strekningen fra Lovraeidet til Ersdalen.

Det er også registrerte ras på strekningen mellom Lovradalen og Erfjord. Skredet som gikk ved Breivik 23 februar er utenfor området som er planlagt tunnelsikret. Topografien varierer en god del på strekningen, noe som påvirker skredenes omfang og hyppighet noe. Området sør for Lovraeidet er bratt, mens landskapet nærmere Erfjord er noe flatere.

Mediefokus

Grunnet vegens utsatte plassering og dårlige standard, har den høstet mye oppmerksomhet fra media og publikum. Avisoppslag, uttalelser og vedtak fra myndighet har blitt slått stort opp. Det har vært nyheter om store ras og nesten-ulykker, stengte veier, katastrofepotensial og

[Skriv her]

myndighetenes risikoreduserende arbeid. Særlig lokalavisa Suldalsposten har engasjert seg, med hyppige oppslag. I senere tid har også regionale og nasjonale mediehus som Stavanger Aftenblad og NRK viet oppmerksomhet til veistrekningen.

I mars 2021 kom nyheten om at nasjonale myndigheter hadde bevilget 896 millioner kroner til rassikring av veistrekningen. 16. mars skrev Aftenbladet et større oppslag om at misnøyen likevel var stor i befolkningen. Helen Gjuvsland, anleggsleder i BG Suldal, reagerer på at kun 200 millioner settes av til slutten av første seksårsperiode, og 696 millioner til den siste perioden. Hun mener det største beløpet burde kommet først, og frykter det vil ta 9-10 år før tunnelen kan åpnes med en slik bevilgning.

Også ordføreren i Suldal, Gerd Helen Bø (SP), har delte meninger når det kommer til bevilgningen i Nasjonal Transportplan. Hun viser til at Vegvesenet allerede har kvalitetssikret planene om tunnel flere ganger, og at det derfor burde være enkelt å starte tunnelprosjektet langt tidligere enn forespeilet i Nasjonal Transportplan. Det er et bredt ønske om forskuttering, både i Suldal kommune og i Rogaland fylke. Som det kommer frem i media, mener både politikere og andre yrkesaktive at arbeidet med tunnelen bør forskutteres.

Denne vinklingen står i kontrast til medieoppslaget dagen før i Stavanger Aftenblad, da statsrådene Olaug Bollestad og Iselin Nybø var profilert i en nyhetssak om rassikring av Rødsliane. Nyhetssaken handler om at regjeringen har bevilget 896 millioner kroner til rassikring av veistrekningen.

«Jeg har vært her i Rødsliane flere ganger og sett de rasutsatte områdene med egne øyner, og det har gjort inntrykk. Derfor er det ekstra kjekt å komme til Suldal med gode nyheter»

- Olaug Bollestad, statsråd

Regjeringskollega Iselin Nybø bifaller dette, med følgende utsagn:

«Ved å sette av i underkant av en milliard til tunnel i Suldal viser vi at regjeringen er opptatt av levende distrikter og trygghet der du bor. Dette er et av de viktigste veiprosjektene i vårt fylke»

[Skriv her]

Det legges til at Iselin Nybø har hytte ved Jelsa, bare 20 minutter unna. I tillegg kommer Strand-ordfører og stortingskandidat for Høyre med liknende utsagn. Samtlige uttrykker en nærhet til stedet, til tross for at de er nasjonale politikere. Det nevnes også om hvorvidt forskuttering er en mulighet. Statsrådene sier at en forskuttering ikke nødvendigvis er mulig. Dette har med porteføljestyring å gjøre, nemlig at prosjektenes prioritering styres av nytteverdi.

Mediefokus og myndighetenes uttalelser vil analyseres som mulige faktorer for veibrukernes risikopersepsjon, i kapittelet «empiriske analyser».

Vegvesenet

Statens Vegvesenet er en offentlig etat med ansvar for Norges riks- og europaveier. Bygging, drift, vedlikehold og sikkerhet er ansvarsområder Statens Vegvesenet skal ivareta. Tiltakene Vegvesenet iverksetter, skal være bidrag til visjonen om null trafikkdrepte i Norge. På deres nettsider står det at de kontinuerlig jobber for trafikantenes sikkerhet, både med tanke på miljø og veiens utrustning. Vegvesenet foretar ofte ROS-analyser av ulike vegstrekninger, og utleder derfra standarder og regelverk for hvordan hver enkelt veistrekning skal ivareta veibrukernes behov for blant annet trygghet. Vegvesenet som statlig tjenesteprodusent skal sørge for trygge veier, der transporten ikke fører til alvorlig skade på mennesker og miljø (Vegvesenet.no).

Teori

I dette kapittelet vil oppgavens teoretiske rammeverk presenteres, inkludert tidligere forskning.

Tidligere forskning om risikopersepsjon og transport

Oppgaven vil handle om hvordan det er å leve med en rasutsatt veistrekning. Å lese om tidligere forskningsfunn gir meg et godt grunnlag for hvordan jeg skal vinkle min oppgave. Det er gjort mye forskning på området risikopersepsjon og transport, og jeg vil representere noen funn jeg mener er relevante for min oppgave. Tidligere forskningsbidrag tas med som en del av teorikapittelet, fordi de inneholder verdifulle teoretiske supplement.

Amundsen og Bjørnskau (2003) forsket på opplevd risiko. Den opplevde risikoen baserer seg i mindre grad på sannsynlighet, og mer på hvordan den enkelte opplever ulike risikokilder. Her skilles det mellom to komponenter. Den ene handler om det emosjonelle, det vil si følelser som redsel, bekymring og vegring. Den andre komponenten er en subjektiv oppfatning av hvilke hendelser som kan inntreffe, uavhengig av eksisterende matematiske beregninger for risikoen.

[Skriv her]

Amundsen og Bjørnskau (2003) konkluderer med at den emosjonelle delen, knyttet til angst og bekymring, er mest gjeldende for lekfolks forhold til risiko.

Blaeij og Vuuren (2001) forsket på trafikkdeltakeres risikopersepsjon. De har gjennom sin studie forsket på sammenhengen mellom risikopersepsjon og konsekvenspersepsjon blant trafikanter. Deres empiriske funn viste at sannsynligheten for en hendelse hadde lite å si for en persons risikopersepsjon. Konsekvensen hadde en mye større betydning. Når veibrukere har valget om å delta i mulig risikable aktiviteter i trafikken, baserer de valget på mulige konsekvenser, uavhengig av sannsynligheten for denne konsekvensen. Årsaken til dette, er ifølge Blaeij og Vuuren (2001) at lekfolk mangler intuisjon til å estimere lave sannsynligheter. Som en løsning på dette, foreslår studien at regjeringer heller bør fokusere på mulig utfall av risikable aktiviteter, snarere enn ren sannsynlighet/frekvens for at noe kan skje.

Gutcher og Earle (2006) gjennomførte en studie i Sveits, hvor de ville utforske forholdet mellom tillit og risikopersepsjon. De hadde en hypotese om at generell tillit hadde en negativ påvirkning på opplevd risiko. For å teste denne hypotesen, gjennomførte de telefonintervjuer med 388 respondenter i Sveits. Resultatene indikerte at høy tillit, medførte lavere opplevd risiko. Studien viste en svært høy kobling mellom tillit og opplevd risiko, særlig knyttet til teknologi. Det samme gjaldt dem som hadde høy tillit til autoriteter og andre ansvarlige for risikable aktiviteter. En av årsakene til denne sammenhengen, er ifølge studien et lavt kunnskapsnivå blant lekfolk. Lekfolk er ifølge Gutcher og Earle (2006) ikke i stand til å svare på spørsmål om selve teknologiene, og setter sin lit til myndighetene for å håndtere kompleksiteten. Lekfolk stoler med andre ord på at myndighetene vet hva de holder på med, og demper gjennom dette sin opplevde risiko. Studien nevner at de ikke har undersøkt tillit mot de aktuelle myndighetene for hver fare, og hvordan dette påvirker lekfolks opplevde risiko. Det kan være interessant å studere dette nærmere, noe studien anbefaler fremtidige forskere å gjøre.

Oliveira (2016) forsket på offentlig representasjon i risikostyring. Han forsket på planlegging av arealbruk, og brukte planlegginga i forkant av jordskjelvet i Japan i 2011 som eksempel. Forskningen hadde som formål å finne ut hvordan myndighetene hadde inkludert lokalbefolkning i risikostyringen. Inkludering av lokalbefolkningen kan ifølge Oliveira (2016) innebære informering, planlegging, konsultering og samarbeid. Oliveira nevner lokalkunnskap som svært viktig når man gjøre risikoreducerende tiltak, fordi lokalbefolkningen kan besitte informasjon som fagfolk ikke innehar.

[Skriv her]

I det omtalte eksempelet, beskrives det hvordan lokalbefolkningen ble oversett i risikostyringa, og at dette fikk store konsekvenser. For det første, ble lokalkunnskap fra tidligere erfaringer ikke innlemmet i den nye arealplanen, selv om man hadde erfaringer med lignende hendelser tidligere. For det andre, eksisterte det teknisk informasjon som varslet om risiko ved arealbruk i visse områder. Men denne informasjonen hindret ikke utvikling i risikoområder på grunn av manglende effektiv deltakelse i planleggingsprosessene for arealbruk. For det tredje, tillater Japan offentlig deltakelse i mange arealplanleggingsprosesser, men at i viktige beslutninger som ved plassering av atomkraftverk, var det liten eller ingen offentlig deltakelse.

Da jordskjelvet rammet Japan i 2011, førte dette til atomulykke på grunn av eksplosjoner i anlegget. Olivieira (2016) konkluderer med at mer offentlig deltakelse i arealbruk vil kunne forbedre lokalsamfunnenes risikostyring og motstandskraft for å håndtere store natur- og teknologiske katastrofer i fremtiden. Selv om forskningen har brukt japanske forhold og atomulykker som eksempel, kan det være interessant å undersøke om funnene knyttet til inkludering av lekfolk også er overførbare til norske forhold og nedfall på vei.

Scolobig m. fl. (2016) har forsket på publikums medbestemmelse i forbindelse med rassikring av veier, nærmest bestemt i Italia. De bruker eksempler hvor regionale tiltak blir avvist og nedstemt av det lokale kommunestyret, sammen med innbyggerne i kommunen. Dette er ifølge Scolobig m.fl. (2016) et eksempel på hvordan mangel på offentlig aksept kan bli en barriere for risikoredusering. Rassikring har både i Italia og ellers i Europa blitt sett på som et teknisk og økonomisk spørsmål, og i mindre grad et sosialt spørsmål, ifølge Scolobig m. fl. (2016).

Erfaring viser, ifølge Scolobig m. fl. (2016), at involvering av brukere kan øke publikums bevissthet og aksept, ved at man tar hensyn til lokale bekymringer, og at man bruker lokalkunnskap fra innbyggerne i området. Dette kan styrke troverdigheten og aksepten til offentlig risikostyring, fordi man i større grad deler ansvaret for beslutningene som tas. På en annen side, kan involvering av lokalbefolkning ineffektivisere beslutningsprosessen. Man kan risikere at eventuell uvitenhet og inkompetanse blir for overveiende, dersom fagbaserte og tekniske modeller i for stor grad blir tilsidesatt.

Forskningen til Scolobig m. fl, innebar semistrukturerte intervjuer med lokale og eksperter om skredsikring. Resultatene viste at lokale borgere med ulik bakgrunn og interesser engasjerer seg

[Skriv her]

konstruktivt i risikostyringsprosesser sammen med fagekspertene. Dette lokale engasjementet skal kunne gi ekspertene ny innsikt i arbeidet med skredsikring. I tillegg ville involvering av lokale innbyggere øke forståelsen for skredrisikoproblemer, og konkrete tiltak for å redusere risikoen.

Resultatene av forskningen viste at det er fullt mulig å organisere en beslutningsprosess som består av både lokalbefolkning og eksperter, som og skaper respekt og konsensus med utgangspunkt i innbyrdes motstridende perspektiver. Eksperter på sin side, kan også konstruktivt bidra til dette kompromisset. Ekspertene som ble intervjuet, bekreftet at det åpne samarbeidet med lokalbefolkningen har bidratt til å redusere skredrisikoen i Nocera Inferiore, som var studiens case. Man har med andre ord etablert en demokratisk prosess med offentlig deltakelse, som kan brukes i forbindelse med skredrisiko, som både er relevant i Italia og andre steder.

Risiko

Det finnes mange ulike perspektiver på risiko, og det foreligger ingen absolutt definisjon av begrepet. Begrepet risiko defineres forskjellig alt etter hvilken fagdisiplin som gjelder. Den vanligste tilnærmingen er basert på at risiko er konsekvens multiplisert med sannsynlighet. En slik tilnærming er tallbasert, og hører gjerne hjemme i den naturvitenskapelige grenen av risiko. Teknisk-naturvitenskapelig risiko beregnes ut fra matematiske eller statistiske formler. Denne risikotilnærmingen var særlig fremtredende tidligere, at man kunne kalkulere seg frem til en objektiv risiko. Ifølge Aven m. fl (2004), er det i den objektive tilnærmingen en forståelse av at ekspertene satt med den korrekte forståelsen, og at lekfolket hadde en for subjektiv tilnærming til risiko.

En mulig svakhet med et slikt syn på risiko, er at den i for liten grad tar hensyn til usikkerheter (Aven og Renn, 2010). Den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen til risiko tar mer høyde for den subjektive forståelsen. Fremfor å tallfeste risikoen, vil man i en samfunnsvitenskapelig tilnærming bruke mer kvalitative metoder for vurdering av risiko. De to ulike tilnærmingene er ikke gjensidig utelukkende, men supplerer hverandre med hverandres styrker.

Forskning viser altså at risiko er mye mer enn matematikk og statistikk. Den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen baserer seg i langt større grad på usikkerheten ved ulike sannsynligheter. Det handler om hvordan man tolker risikoen, hva som er akseptabelt og hvilke

[Skriv her]

verdier som er viktigst å beskytte. I tillegg innebærer den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen et større fokus på lekfolkets syn på risiko. Fordi min studie baserer seg på kvalitative intervjuer med lekfolk, vil studien min basere seg på den samfunnsvitenskapelige tilnærmingen til risiko.

Risikobegrepet og transport

Når man vitenskapelig har snakket om risiko, har det vært mye fokus på ren sannsynlighet og konsekvens, det vil si matematiske modeller for måling av risiko. En slik tilnærming er «strippet for følelser» (Amundsen og Vaa, 2016). Men vanlige folks opplevelse av risiko kan være annerledes, og mer rettet mot en følelse av utrygghet og bekymring. Sannsynlighet for ulike hendelser er ofte ikke avgjørende for hva lekfolk er bekymret for. Faktisk så viser det seg, at hendelser med svært lav sannsynlighet kan skape stor bekymring i befolkningen. (Amundsen og Vaa, 2016).

Innen transportsektoren er det mye som kan ramme trafikanten, og som gjør trafikanten bekymret. Flere faktorer kan være med på å skape denne bekymringen. Oppgavens tilnærming vil være på det følelsesmessige, og ikke det rent tekniske ved risiko. Tidligere forskning underbygger mitt valg her.

Risikopersepsjon

Risikopersepsjon er prosessen hvor vi samler inn, velger ut og tolker signaler om mulige farer og konsekvenser (Wachinger & Renn, 2010). Hvordan man tolker risikoen, kan ha med personlig erfaring, sosial kontekst samt type risiko å gjøre. Risikopersepsjonen vil følgelig forme vår atferd og aksept for risiko. Risikoaksept vil ofte være større om den er selvpåført, enn om den kommer utenfra. Nærhet til farekilden kan også påvirke hvordan vi opplever risiko (Renn, 2008).

Ifølge Wachinger & Renn finnes det to ulike perspektiver på risikopersepsjon. Den første er den realistiske. Dets mål er å bringe persepsjonen nærmest mulig den objektive risikoen for at en hendelse skal inntreffe. En tar da for gitt at det finnes en objektiv risiko uavhengig av sosial kontekst. Løsningen på persepsjonsproblemer vil her være mer informasjon og bedre forståelse. Konstruktivistisk perspektiv på risikopersepsjon samsvarer med den samfunnsvitenskapelige risikotilnærmingen. Konstruktivister hevder at risiko ikke er objektivt, men subjektivt og sosialt konstruert. (Jasanoff, 1998). Avgjørende for risikopersepsjonen er hvordan vi tolker ulike hendelser, med tanke på sannsynlighet, risikoaksept og alvorlighetsgrad (Renn, 2008).

[Skriv her]

Risikopersepsjonen påvirkes også av individets avstand til risikokilden. Fordi denne studien tar for seg risiko som noe subjektivt, kan det være mest formålstjenlig å legge den konstruktivistiske risikopersepsjonen til grunn.

Psykometrisk perspektiv på risiko

Risikostyring blir i noen sammenhenger kritisert for å være for matematisk og teknisk. Det psykometriske perspektivet er et estimat for folks frykt for uønskede hendelser. Forskning i dette perspektivet handler om hvordan blant annet følelser og erfaringer påvirker risikopersepsjon.

Slovic, Liechtenstein og Fischhoff (1976) utviklet det psykometriske paradigmet. Det har et fokus på folks subjektive syn på risiko, med vekt på emosjoner, atferd og erfaringer. Det prøvde å produsere kvantitative måleinstrumenter for folks opplevde risiko, blant annet med tanke på fordeler med bestemte risikobaserte aktiviteter.

En av de viktigste påstandene til Slovic, Liechtenstein og Fischhoff, er at risikoen ikke eksisterer der ute, objektivt sett. Den formes subjektivt at hvert individ, basert på vårt syn på verden. Samfunnsmessige, sosiale, institusjonelle og kulturelle faktorer kan spille en rolle her (Slovic, 1990). Folks kvantitative vurderinger av risiko, kan også ha med kontroll å gjøre.

Renn (2008) omtaler det psykometriske paradigmet beskrevet av Slovic med flere (1976), og sammenfatter paradigmet med følgende forslag til fremtidig risikostyring:

- Etablere risiko som noe subjektivt, ikke som en objektiv størrelse.
- Inkludere både tekniske og sosiale/psykologiske aspekter i risikostyring
- Godta lekfolkets oppfatning i akademisk og praktisk forskning

Disse forslagene eventuelle oppfyllelse kan tenkes å senke folks risikopersepsjon, sammen med kunnskap, personlig kontroll og frivillighet for risikoeksponering. (Slovic, 2000)

Lekfolkets risikooppfatning formes ofte av tapsforventning og katastrofepotensial (Renn, 2008). Lekfolk har ifølge Renn en tendens til å fokusere mye på mulige konsekvenser, selv om sannsynligheten er lav. En vegstrekning med hyppige ras og foreløpig ingen hardt skadde eller omkomne personer, kan være interessant å studere nærmere i dette perspektivet.

[Skriv her]

Tekniske eksperter som jobber med risikostyring, har en tendens til å fokusere på sannsynlighet og konsekvens, og underdriver kanskje det sosialkonstruktivistiske synet på risiko som råder i befolkningen. Bekymringer, meninger, erfaringer og informasjonskilder som lekfolket innehar, kan føre til en skeptisisme mot teknisk perspektiv på risiko.

Å studere lekfolks oppfatning av risiko kan spille en viktig rolle i risikostyringen. En dypere forståelse og inkludering av lekfolkets oppfatning kan hjelpe mot sosiale konflikter i kjølvannet av risikobaserte beslutninger. (Fischhoff, Slovic, Liechtenstein, 1984). Beslutningsprosessene bør i henhold til forskningen være åpne, og inkludere flest mulig berørte parter.

Det psykometriske paradigmet viser en forskjell mellom eksperters og lekfolks definisjon av risiko. En lokalbefolkning har gjerne farer nært dem, noe som kanskje gjør risikopersepsjonen høyere. Kanskje har de også opplevd uønskede, risikofylte hendelser. I noen tilfeller kan en forsvare lekfolkets skeptisisme mot ekspertenes konklusjoner. Her kan det være viktig med informasjon og gjensidig meningsutveksling samt åpenhet.

Meningsutveksling og åpenhet kan være viktig for at ekspertene oppnår ønsket risikooppførsel fra lekfolket. Omvendt er det viktig at lekfolket forstår beslutningene, og at de føler seg trygge og ivaretatt. En slik gjensidighet er god grobunn for varierende grad av tillit, noe som også er viktig i arbeidet med samfunnssikkerhet. Her nærmer vi oss et slags kommunikativt beslutningsideal, hvor alle berørte får si sin mening, og at også lekfolk får en reell innflytelse på risikobaserte beslutninger.

Det kommunikative beslutningsideal

Det finnes mange ulike beslutningsmodeller. Enderud (1986) beskriver blant annet en politisk beslutningsmodell, hvor parter gjerne har delvis motstridende interesser. Her handler det om å inngå kompromisser, både med mål og middel. Forhandlingstaktikk og andre utøvelser av makt, kan bidra til å påvirke utfallet. I noen tilfeller har beslutningsdeltakerne felles mål, som for eksempel å sikre en vegstrekning. Her vil striden oftest handle om midlene som skal brukes for å nå målet. I mange tilfeller vil det være vanskelig å oppfylle alle deltakeres forslag. Likevel strebes det ofte etter konsensus og enighet, noe det kommunikative beslutningsideal beskriver.

[Skriv her]

Når man skal treffe viktige beslutninger, innebærer dette ofte en lang prosess i forkant. Det å treffe beslutninger, er en aktivitet hvor man tar et valg mellom alternativer. (Enderud, 1986). Prosessen kan videre ses på som en sekvens av en rekke overveielser og handlinger.

Ifølge Bjørn-Andersen (1974), starter beslutningsprosessen med en målformulering. Deretter erkjenner man problemet, og søker etter alternativer. Alternativene konsekvensvurderes, man tar et valg, utfører valget, for til slutt å føre kontroll med implementeringen.

Det kommunikative beslutningsidealet er et ideal, hvor alle deltakere blir hørt og respektert, og hvor beslutningsidealet er ønskelig for alle parter. Gjennom åpen dialog, samhold og konsensus skal man ifølge idealet kunne oppnå dette. Den åpne dialogen, hvor alle har reell innflytelse, skal viske ut konflikter blant beslutningsdeltakerne, og føre til en harmonisk og konsensuspreget prosess. Idealet blir kritisert for å være utopisk, men anses av forsvarere for å være en viktig rettesnor. Dersom man streber etter å gi alle deltakere reell innflytelse, vil kanskje den gjensidige tilliten øke.

Tillit

Tillit kan defineres som “en mental tilstand hvor man aksepterer sårbarhet, basert på oppførselen og positive forventninger til den fortroddes intensjoner» (Rosseau e.al, 1998). En slik definisjon kan brukes på tvers av fagfelt, men sier lite om hva som bidrar til tillit. Hva bidrar til (opprettholdelse) av tillit, og hvilken rolle spiller tillit i arbeidet med samfunnssikkerhet?

Renn og Levine (1991) mener at særlig fem komponenter bidrar til tillit. *Oppfattet kompetanse* innebærer ekspertenes tekniske kunnskap, og publikums oppfattelse av denne kunnskapen. Publikums oppfattelse av kompetanse formes gjerne av risikokommunikasjon, hvordan ekspertene formidler kompetansen sin til offentligheten.

Videre mener Renn og Levine at beslutningenes *objektivitet* spiller en rolle, fravær av partiskhet omtales om en viktig pådriver for tillit. *Rettferdighet* bidrar ifølge Renn og Lavine også til tillit. Har man inkludert alle berørte parter i beslutningsprosessen? Slovic (1999) bifaller dette, og mener man må fokusere på publikums deltakelse, i både styring og beslutningstaking. Publikums deltakelse er viktig med tanke på relevans, kvalitet, legitimitet og offentlig aksept av beslutningene. *Konsistens* er den fjerde komponenten, nemlig en forutsigbarhet av oppførsel

[Skriv her]

basert på erfaring og kommunikasjon. Deretter følger *godvilje*, at ekspertene har de beste intensjoner for å ivareta befolkningens sikkerhet på best mulig måte.

Så lenge eksperter og lekfolk lever i harmoni og har en gjennomgående sympati og enighet, har man forutsetningene for et tillitsbasert samfunnssikkerhetsarbeid (Earle og Cvetkovich, 1995).

Viktigheten av demokratisering og emosjonell inkludering av publikum i samfunnssikkerhetsarbeidet, kritiseres fra flere hold for å virke mot sin hensikt. Eksperter fokuserer på analyse og visdom, mens publikums risikopersepsjon påvirkes for mye av føleri og idioti (Weiner, 1993). Derfor behøver man en emosjonell distanse til risikostyring, og la eksperter, gjerne geografisk distansert fra området som skal reguleres, styre beslutningene.

Skal man følge Weiners logikk, kan man kanskje få problemer med samfunnssikkerhetens representativitet (Slovic, 1999).

Kritisk tillit

Det er blitt forsket på forholdet mellom tillit og risikoatferd, med varierende funn angående korrelasjonen mellom disse komponentene (Fjæran og Aven, 2020). Det er i tillegg en tendens til en binær, gjensidig utelukkende inndeling av grad av tillit. Enten er systemet preget av tillit eller mistillit.

Aven og Fjæran mener at en slik inndeling blir for enkel. Tillit er mer kompleks, og det er ikke nødvendigvis sånn at man er helt på den ene siden. Dessuten kritiseres tidligere forskning på (mis)tillit for å være for mye basert på en «enten-eller-holdning». Det kan ifølge Aven og Fjæran være effektivt med mistillit, da den gjerne innebærer alternative kontrollmekanismer og sunn skeptisisme mot makteliten (Fjæran og Aven, Tuler m.fl., 2017). En slik skeptisisme kan også kalles kritisk tillit. Den innebærer at publikum stoler på institusjonene, og samtidig har en kritisk holdning til dem. Denne graden av tillit kan være mer treffende for å forklare lekfolks holdninger til samfunnssikkerhetsarbeid.

Den generelle offentlige skeptisismen kan reflekteres i risikostyringen manglende hensyn til usikkerheten som publikum ofte opplever. Det tekniske språket som brukes i risikostyring, samsvarer ikke med publikums risikopersepsjon. Publikum vurderer risiko gjennom et større sett med verdier enn det sannsynlighetsbaserte arbeidet for eksempel risikoanalytikerne gjør.

[Skriv her]

Dersom skillet mellom publikum og ekspertene blir for stor, kan det føre til at publikum oppsøker alternative, opposisjonelle kilder til informasjon.

Dette kan føre til at befolkningens skeptisisme bikker over i ren avvisning/kynisme. Det er derfor viktig at ekspertene hele tiden er ærlige og åpne om usikkerhet, og premissene for beslutningene de tar.

Sosial forsterkning

Sosial forsterkning kan også være en faktor som forklarer risikopersepsjon i befolkningen. Det er et fenomen hvor informasjonsprosesser, institusjonelle strukturer, gruppeoppførsel og individuell respons former den sosiale opplevelsen av risiko. Det tekniske fokuset på risiko underdriver disse mekanismene, da risikopersepsjonen til lekfolk er langt mer kompleks enn ren kost/nytte.

Sosial forsterkning tar utgangspunkt i at risiko bare gir mening slik folk tolker verden. Risikohendelser blir sosialt forsterket gjennom å forsterke eller svekke informasjon, filtrering, inkludering av sosiale verdier, samt samtaler med likesinnede. Man oppsøker gjerne miljøer og informasjonskilder som passer med ens eget verdenssyn, og får sin risikoforståelse ytterligere forsterket (Kaspersson m. fl., 1988).

Den sosiale forsterkningens årsaker kan blant annet være sosial erfaring med risiko, hva slags informasjon en oppsøker, og i hvilken grad man føler seg sett og inkludert i beslutningsprosesser. Informasjonen som gis om risiko er av svært stor betydning. Informasjonens volum, reliabilitet, dramatik og bruk av symboler. Erfaring med nylige dramatiske ulykker kan også forhøye persepsjonen av risiko for denne type hendelse (Kaspersson m.fl., 1988). Mediefokus kan også spille en rolle.

Følgene av en sosial forsterkning kan være mange. Endringer i lokal business, politisk og sosialt press, endring i fysisk risiko og sosiale forstyrrelser som sabotasje, terror og protester. Den folkelige, sosiale forsterkningen kan også bli så stor, at myndighetene gir etter, og endrer sine prosedyrer for utdanning og risikoregulering (Kaspersson et. al., 1988).

[Skriv her]

Metode

I dette delkapittelet vil jeg forklare og begrunne valg av forskningsdesign og metode. Det vil redegjøres hvordan jeg gikk fram med masteroppgaven, samt hvilke utfordringer og dilemmaer jeg møtte underveis. Oppgavens reliabilitet og validitet vil vurderes, for å sikre en mest mulig etterprøvbar og pålitelig oppgave.

Hva er metode?

Metode er en framgangsmåte for å komme frem til en ny erkjennelse (Holme og Solvang, 1991). For at metoden skal bidra til samfunnsvitenskapelig forskning, bør flere kriterier oppfylles. Blant annet må utvelgelsen av data være systematisk og formålstjenlig. Utvalget bør være representativt, og produsere et mest mulig etterprøvbart resultat.

En utfordring med samfunnsvitenskapelig metode, er at det ikke finnes en objektiv sannhet. Den sosiale virkeligheten kan tolkes på ulike måter, og man bør derfor være ydmyk i arbeidet med sosialvitenskapelig forskning. Fordi den sosiale virkeligheten ikke er objektiv, er ikke målet med en slik studie å nærme seg sannheter om ting. Målet er snarere å produsere retningsgivende resultater, om hvordan lekfolk tolker virkeligheten. Disse retningsgivende resultatene bør være så representative så mulig, og utvelgelsen av utvalget blir svært viktig.

Det finnes to sentrale tilnærminger til metode. Valg av tilnærming avhenger av om man bruker såkalt hard eller myk data (Holme og Solvang, 1991). Harde data går inn under den kvantitative metoden. Bruken av tall er sentral i kvantitativ metode, noe som skiller den fra kvalitativ metode. Kvalitativ metode har en større nærhet til informantene, og kan produsere en dypere forståelse av temaet. (Holme og Solvang, 1991). Nærheten til informantene kan gi mer innsikt og innlevelse, og samtidig få med relevante nyanser.

De kvalitative egenskapene passer med min studie, da jeg har som mål om å få mer innsikt i hvordan ulike aktører oppfatter rasfare, beslutningsprosess og hvilken grad av tillit man har til vegsikkerhetsarbeid. Mine forskningsspørsmål innebærer en stor grad av subjektivitet, og jeg har ikke som mål å formulere en generell gyldighet, snarere en ny innsikt.

Kvantitativ metode innebærer en større grad av formalisering. Ved hjelp av statistiske metoder kan man produsere etterprøvbare resultat, og utvalget er ofte større. Jo flere som blir spurt, jo større blir overføringsverdien til resten av samfunnet, gitt at retningslinjer knyttet til

[Skriv her]

representativitet blir fulgt. Fordelen med en slik metode, er at man i større grad kan sammenligne med andre data. Tallgrunnlaget er ofte stort. Det eksisterer ikke så mye sammenlignbar data for teamet jeg vil forske på. I tillegg er nærhet til kilden svært viktig, for at jeg skal få en dypere forståelse av aktuelle aktørers syn på rasfare ved riksvei 13 mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune. Derfor falt valget på kvalitativ metode, nærmere bestemt gjennom semistrukturerte intervjuer.

Forskningsdesign

Forskningsdesign er et teknisk dokument for hvordan man skal gjennomføre et forskningsprosjekt. Valg som blir tatt i prosessen skal understrekes, forsvares og evalueres. (Blaikie og Priest, 2019). Sammenhengen mellom teori, metode, empiri og konklusjon skal inngå i forskningsdesignet. Endringer underveis i prosjektet skal tas høyde for, det er derfor viktig at forskningsdesignet er noe fleksibelt.

Hovedlinja i prosjektet mitt har hele tiden vært rasfare ved mellom Erfjord og Sand. Problemstillingen må ses i lys av det teoretiske rammeverket som er brukt i studien. Videre presenteres og drøftes empirien i lys av problemstilling, forskningsspørsmål og teorier. Forskningsdesignet ble gjort fleksibelt, med høyde for endringer underveis.

Valg av oppgave samt min motivasjon for temaet, er også en viktig del av forskningsdesignet. Det samme gjelder metoden som er brukt, hvordan jeg har gått frem for å finne empiri, samt etiske vurderinger.

Forskningsstrategi

Når forskere skal besvare forskningsspørsmål, må de velge den beste forskningsstrategien for å besvare dem (Blaikie og Priest, 2019). Ifølge Blaikie og Priest, er det fire ulike forskningsstrategier man kan velge mellom. Disse er induktiv, abduktiv, deduktiv og retroduktiv forskningsstrategi.

Valget av forskningsstrategi avhenger av forholdet mellom teori og empiri, ontologiske og epistemologiske preferanser og forskerens formål. Induktiv og abduktiv forskningsstrategi egner seg best når man vil utforske og beskrive, mens deduktiv og retroduktiv metode har en mer forklarende tilnærming (Blaikie og Priest, 2019).

[Skriv her]

Mitt forskningsprosjekt handler om å utforske ulike brukeres forhold til en rasutsatt vegstrekning. Formålet er å finne ut hva som påvirker fareoppfattelsen med tanke på rasfare. Oppgavens utforskende agenda gjør en abduktiv metode best egnet.

Abduktiv forskningsstrategi handler om å forstå sosiale aktørers forståelse og handlinger (Blaikie og Priest, 2019). Den skal bidra til å oppdage nye fenomener, og gi en dypere innsikt. Forskningsstrategien tillater oss å tolke og forklare informasjon utfra et teoretisk rammeverk. En slik rekontekstualisering gjør at man kan se ulike teorier og forståelser i et nytt lys, og kanskje produsere ny kunnskap.

Når jeg samlet inn data til oppgaven, gjorde jeg dette på bakgrunn av teoriene jeg valgte. Teoriene er grunnsteinen, som skal bidra til å forstå empirien. Teoriene og innsamlingen av data har som formål å gi en ny innsikt i informantenes syn på rasfare og beslutningsprosesser, og hvordan dette påvirker tilliten til vegsikkerhetsarbeid.

Datainnsamling

Blaikie & Priest (2018) skiller mellom primærdata, sekundærdata og tertiærdata. Primærdata er førstehåndsmateriale, hvor forskeren selv har hentet empiri som ikke forelå fra før. Slik data produseres gjennom direkte kontakt mellom forsker og informasjonskilde. I min studie ble primærdata hentet inn gjennom intervjuer. Denne metoden innebærer en nærhet til informasjonskilden, noe som er en fordel når man forsker på et samfunnsvitenskapelig fenomen som tidligere ikke er så belyst.

I tillegg til førstehåndsmaterialet gjennom intervjuene, hadde jeg behov for en del bakgrunnsinformasjon. Vegvesenet og geologer var svært behjelpelige med å sende informasjon knyttet til rassikring og topografiske forhold i Rødsliane. Denne sekundærdataen samhandlet godt med primærdataen, fordi jeg kunne se i hvilken grad det var sammenheng mellom faglig forskning på området, og lokalbefolkningens opplevelser. Til forskjell fra primærdata, er sekundærdata allerede tolket og behandlet av andre (Blaikie & Priest, 2018).

Prosessen

Da jeg skulle velge tema for oppgaven, gikk jeg ut fra personlig interesse og aktualitet. Jeg kontaktet Statens Vegvesen, som var positive til oppgaven. Deretter leste jeg litteratur, samt

[Skriv her]

tilgjengelige rapporter om rasfaren på den aktuelle vegstrekningen. Etter hvert som jeg leste mer, fikk jeg en klarere ide om hva jeg ønsker å finne ut. Jeg leste meg opp på litteratur, hvor jeg fant relevante, teoretiske bidrag. I lys av teorien, formulerte jeg problemstilling og forskningsspørsmålene. Da teori og tema var på plass, tenkte jeg gjennom hvilken metode jeg ønsket å bruke, og landet på kvalitative, semistrukturerte intervjuer. Målet var å få mest mulig dybdeinformasjon, slik at innsikten min ble tilstrekkelig for å kunne gi et adekvat svar på problemstillingen.

En rasutsatt vegstrekning preger mange, på ulike måter. Noen bruker vegen selv, enten privat eller i jobbsammenheng. Andre har kanskje barn som bruker vegen i skolebuss. Noen bruker vegen frivillig, andre fordi de mangler alternativer. I tillegg til aktive vegbrukere, har man vegmyndighet som i varierende grad bruker vegen, og som er med på å fatte beslutninger knyttet til rassikring.

For å få mest mulig empiri, gikk jeg bredt ut da jeg valgte ut informanter. Informantene ble dels valgt gjennom «snøballmetoden», det vil si informanter som var anbefalt av andre. Det kan tenkes at de anbefalte informantene har noe mer kompetanse og engasjement knyttet til vegstrekningen, noe som kan farge svarene. Likevel tror jeg de ble anbefalt, fordi de ville gi meg de mest informative svarene.

Mangfold blant respondentene var svært viktig, jeg ville ha informanter med ulike forhold til vegen. Jeg henvendte meg til en lokal Facebook-gruppe, og spurte om noen ville være med. Da fikk jeg mye respons, og endte opp med et knippe informanter jeg mener ville gi utfyllende svar til studiet.

Intervju som metode

Formålet med studiet er å produsere en helhetlig forståelse av det spesifikke fenomenet skredfareoppfattelse mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune. For å oppnå en helhetlig forståelse, behøves en intensiv strategi (Halvorsen, 2008). Dette innebærer en kvalitativ studie, med små utvalg (Thagaard, 1998). Det finnes ikke særlig med litteratur om lekfolks oppfattelse av rasfare på strekningen, derfor valgte jeg å samle inn primærdata gjennom intervju.

Når forskeren vil ha førstehåndskunnskap med et fenomen av interesse, vil et personlig intervju være formålstjenlig (Kalleberg & Holter, 1996). Hensikten med et intervju er å se virkeligheten

[Skriv her]

fra en annens ståsted, fordi dette ståstedet regnes som verdifullt for forskningen. (Lotherington, 1990). Intervjuene skulle gi meg en innsikt i hvordan lokalbefolkningen opplever en rasutsatt vegstrekning, dette er et tema jeg på forhånd antok var emosjonelt og engasjerende.

Intervjuet er en sosial affære, hvor man gjennom mellommenneskelig kontakt og tillitsbygging produserer empiri til oppgaven. Man kan se på det som en dialog, hvor med varierende grad av informantstyring. I min studie foregikk intervjuet ved hjelp av åpne spørsmål, fordi jeg anså dette som det beste vinduet inn i informantens verden.

Grad av forskerens deltakelse og involvering kan påvirke resultatene. Når en forsker vil finne ut mer om en avgrenset, sosial gruppe, kan man bruke alternativet deltakende observasjon (Blaikie & Priest, 2019). En slik feltstudie kan gi en unik innsikt i det aktuelle miljøet. Når mange forskere likevel velger en rapporterende tilnærming, har dette gjerne med oppgavens utforming, tidsramme og ressurser å gjøre. Fenomenet jeg studerer, er en avgrenset, konkret del av livene til informantene. Jeg hadde ikke som formål å avdekke kulturelle eller sosiale forhold blant innbyggerne rundt Rødsliane, og fant det derfor ikke formålstjenlig å skulle observere informantene.

Et rapporterende intervju vil i motsetning til deltakende observasjon holde forskeren fysisk adskilt fra informantene. Likevel vil et dyptgående, kvalitativt intervju belyse informantenes tolkninger og følelser knyttet til rasfare (Blaikie & Priest, 2019). Avstanden mellom forsker og informant kan i tillegg tenkes å gjøre informantene mer snakkesalige og villige til å dele erfaringer. Derfor falt valget på et rapporterende intervju, basert på frivillighet, tillit og åpenhet.

[Kroppsspråk og ikke-verbale svar](#)

Nyansene og kroppsspråket kan fortelle mye i en intervjusammenheng, og var en årsak til at jeg valgte kvalitativt intervju fremfor spørreskjema. Intervjuet er en sosial affære, hvor dynamikken mellom respondent og forsker spiller en rolle. Dialogen og samhandlingen er svært avgjørende, da den former tillit, fortellerlyst og forståelse mellom deltakerne.

I et intervju er det mer enn bare det verbale som har betydning. Mimikk, kroppsspråk og ikke-svar gir også grunnlag for tolkning, og bør tas med i datareduksjonen. Som forsker er det viktig at en klarer å lese det ikke-verbale, og at man på en adekvat måte klarer å tolke ulike signaler fra informanten. For eksempel kan taushet eller andre former for kroppsspråk indikere et ubehag

[Skriv her]

(Dumay & Qu, 2011). Relasjonen som på forhånd blir bygget mellom forsker og informant er derfor svært viktig for å unngå ubehagelige situasjoner. Intervjuene bør derfor ikke gå rett på sak, men innledes med at jeg forteller hvem de er, samt rettighetene informanten har knyttet til personvern og reservasjon mot lydopptak.

For å skape en trygg og behagelig stemning i intervjuene, valgte jeg også i innledningen å fokusere på informantens bakgrunn, og generelle opplevelse av å bruke en rasutsatt veistrekning. En slik lett og ledig tilnærming, kan bidra til å svekke avhørsfølelsen, at man blir stilt til veggs.

Selv om digitalt intervju medfører noen begrensninger knyttet til mellommenneskelighet og kroppsspråk, var det viktig for meg å vise en genuin interesse for det de hadde å fortelle. Forståelse og empati er viktige stikkord, noe jeg prøvde å vise ved å sitte oppreist, være våken og lyttende til det informantene har å fortelle. Jeg opplevde at informantene var informative og at det var en gjensidig sympati i intervjuene.

Utfordringer knyttet til korona-situasjonen

I utgangspunktet ønsket jeg å intervju respondentene fysisk, det vil si at jeg reiste til Suldal for å møte dem. Et fysisk intervju ville hatt den styrken at jeg fikk mer kontroll over intervjusituasjonen, samtidig som respondentene kanskje ville fortalt mer i en nærere atmosfære. Tillit og åpenhet formes gjerne i det fysiske rom, og ikke over video og telefon.

Koronasituasjonen gjorde fysiske intervjuer vanskelig, så intervjuene ble gjennomført digitalt. For å kompensere for fysiske møter, foreslo jeg video-møte med mine respondenter. Dette ville gi noe av den dynamikken og atmosfæren man får fysisk, nemlig at man ser hverandre og kan lese hverandres kroppsspråk.

Intervju handler også om det som ikke blir sagt. Det ble av praktiske grunner gjennomført telefonintervjuer med noen av informantene. Manglende mulighet til å kontrollere intervjusituasjonen, og mulig svekket tillitsforhold som følge av ikke-fysisk møte, kan tenkes å være en svakhet med metoden. Tillitsbygging med informant er svært viktig. I forkant av intervjuene, ringte jeg samtlige informanter, for en innledende samtale. Ved å være åpen og imøtekommende, prøvde jeg å knytte en fortrolig og sunn relasjon med respondentene. Målet var at respondentene ville bli mer komfortable, og kanskje fortelle enda mer enn de ellers ville gjort.

[Skriv her]

Jeg opplever at jeg fikk en god tone med respondentene mine, og mange vil nok kanskje være mer komfortable med intervju over telefon/video. Derfor vurderer jeg ikke fraværet av fysisk møte som utslagsgivende for studien min.

Semistrukturert intervju

Målet med intervjuene, var å at informantene skulle fortelle mest mulig fritt om deres opplevelse av veien. Opplevelse av rasfare er subjektivt, og det kan variere hvordan ulike informanter opplever rasfaren. Derfor hadde jeg ingen streng oppskrift på forhånd med spørsmål jeg skulle stille. Problemstillingen og forskningsspørsmålene krevde likevel en viss struktur på intervjuene, slik at empirien ble brukbar for oppgaven. Derfor valgte jeg et semistrukturert intervju.

Et semistrukturert intervju innebærer at spørsmålene ikke har noe rigid oppsett, men heller noen stikkord og teoretiske perspektiver som jeg vil utforske. Et mer liberalt oppsett på intervjuet, vil gjøre muligheten større for at informantene kan komme med egne, originale svar, som jeg kanskje ikke hadde forutsett. Slik sett kan det semistrukturerte intervjuet berike studiet, ved å bringe inn overraskende elementer (Malt & Grønmo, 2015). Et totalt ustrukturert intervju ble valgt bort, fordi det ville gjort det vanskelig å besvare rammene for oppgaven. Problemstillingen knyttet til risikopersepsjon, beslutningsteori og tillit krevde en viss oppbygning av intervjuet. For å kunne produsere mest mulig presise svar, var intervjuguiden preget av del-tema med tilhørende stikkord.

Dataanalyse

Etter å ha gjennomført intervjuene, ble intervjuene transkribert. Transkriberingen er en tidkrevende prosess, og det er enorme mengder data som skal analyseres. For å systematisere analysen noe, var det nyttig å dele intervjuene inn i tematiske bolker. Bolkene ble delt inn etter teoriene risikopersepsjon, sosial forsterkning, beslutningsteori og tillit. En slik strategi gjorde at jeg lettere kunne se en sammenheng i svarene, og det ville bli enklere å se empirien opp mot problemstillingen og forskningsspørsmålene.

På forhånd hadde jeg formulert noen forskningsspørsmål som jeg også ville ha svar på i studien. Disse spørsmålene hadde som formål å gi meg ny innsikt både teoretisk og tematisk. Grad av

[Skriv her]

korrelasjon mellom risikopersepsjon, beslutningsteori og tillit var noe jeg ønsket å finne ut av. Dette gjorde dataanalysen til en svært spennende prosess, hvor jeg fikk produsert ny kunnskap.

Reliabilitet

Åpenhet rundt fremgangsmåte og strategi er viktige kjennetegn ved forskning. Ifølge Thagaard (2015), er reliabilitet viktig fordi det handler om forskningens pålitelighet, og hvordan data samles inn og behandles.

Denne studiens primære datakilde er informantene som gjennom intervjuer gav meg empiri. Utvalget ble valgt ut med den hensikt å gjøre studien mest mulig pålitelig. For å få produsere mest mulig pålitelige funn, valgte jeg informanter nærest mulig farekilden steinskred. Risikopersepsjonsanalysen blir i så måte mer treffende, fordi informantene i utvalget av ulike grunner lever med skredrisiko i hverdagen. Lokalbefolkningen hadde utfyllende svar på mange av mine spørsmål knyttet til risikopersepsjon og dens mulige faktorer. I tillegg var det viktig å få med informanter fra Statens Vegvesen, fordi de representerer fagmyndighet og kunne belyse saken fra en annen vinkel. Det var også viktig å få med både kvinner og menn, samt at informantene hadde ulike forhold til vegstrekningen. Intervjuene skal også være korrekt gjengitt, noe jeg sikret ved å gå gjennom lydopptakene flere ganger for å sikre at utsagnene var korrekt transkribert. Redegjørelsen jeg har gjort i dette kapittelet angående fremgangsmåte og utvalgets kjennetegn kan bidra til å styrke studiens reliabilitet.

Validitet

Validitet handler om forskningens gyldighet (Thagaard, 2015). Man skiller mellom ekstern og intern validitet. Intern validitet handler ifølge Jacobsen (2015) om at forskningens empiri besvarer fenomenet som forskes på. Med andre ord vil grad av årsakssammenheng mellom variabler indikere hvorvidt forskningen har intern validitet. Faktorene som i denne studien ble sett opp mot risikopersepsjon, ble nøye utvalgt med utgangspunkt i teorier og tidligere forskning. Dette skal bidra til å styrke studiens interne validitet. I tillegg ble det stilt åpne spørsmål intervjuene, som i minst mulig grad var ledende, for å hindre bias.

Ekstern validitet beskriver om studiens resultater kan generaliseres til en større mengde data enn den studien undersøkte (Dahlum, 2021). Forskningens formål er å utforske tendenser knyttet til risikopersepsjonens påvirkningsfaktorer, noe jeg gjorde gjennom en casestudie. Det

[Skriv her]

at studiens vinkling er basert på anerkjent forskning og teorier, kan styrke oppgavens eksterne reliabilitet. Funnene i denne studien samsvarer i stor grad med tidligere funn gjort om risikopersepsjon, selv om den tidligere forskningen omtalt i studien er gjort i andre populasjoner. Derfor kan det være sannsynlig at fremtidig tilvarende forskning om risikopersepsjon knyttet til skredfare vil produsere liknende funn.

Forskningsetikk

I en kvalitativ undersøkelse, er det viktig å sikre at fremleggelsen ikke påvirker respondentene, eller krenker deres privatliv på noen måte. Viktige aspekter er informert samtykke, det vil si at respondentene helt tydelig er klar over oppgavens mål og hensikt, og hva oppgaven skal brukes til. Dette fortalte jeg mulige respondenter, da jeg ringte rundt for å spørre om noen var interessert. I etterkant fikk jeg også elektronisk samtykke via e-post, ved at de godkjente forespørselen om intervju på Teams. Jeg informerte dem om at deltakelsen var frivillig, og at de kunne trekke seg om de ønsket det. Det var i tillegg svært viktig å sikre respondentenes anonymitet. Det skal på ingen måte være mulig å utlede konkrete personer, når jeg legger frem uttalelsene i intervjuene. Derfor har jeg ingen personkarakteristikker med i studien, annet enn hva slags forhold de har til veien.

Åpenhet er et annet viktig, etisk aspekt ved et intervju. For at intervju-samtalen skulle flyte, samtidig som alt mitt fokus var å lytte til respondenten, kunne jeg ikke skrive ned svarene fortløpende under intervjuet. Derfor behøvde jeg en ekstern diktafon, det vil si en lydopptaker som tok opp det informantene sa. Et lydopptak kan mulig krenke respondentenes privatliv, derfor var det viktig å avklare bruken av diktafon på forhånd. Jeg forsikret meg om at informantene samtykket til bruken, hvis ikke hadde jeg latt være å bruke diktafonen. Samtlige informanter samtykket til bruk av diktafon. I tillegg slettet jeg samtlige lydopptak etter at intervjuene var transkribert. En annen form for åpenhet, er at jeg valgte å ha video-møte. Det vil si at i de tilfellene hvor respondentene samtykket til det, hadde vi intervjuene på Teams. Da kunne man både se og høre hverandre. Det skal påpekes at det kun var lyden som ble lagret for ettertiden, ikke lyset. Riktig gjengivelse av informantenes uttalelser er et annet viktig aspekt. Det handler om å sitere riktig, i riktig sammenheng.

Empiriske analyser

Dette kapitlet fungerer som selve analysedelen av oppgaven. Jeg vil dele det inn tematisk, etter de mulige faktorene nærhet, informasjonskilder, medvirkning og tillit. Under hvert tema

[Skriv her]

vil jeg besvare forskningsspørsmålene beskrevet i oppgavens innledning. Målet med analysen er å få en dypere innsikt hva som påvirker lekfolks risikopersepsjon. Empirien vil ses i lys av teoriene presentert i kapittel 3. Det kan i noen tilfeller være vanskelig å påpeke en faktisk korrelasjon mellom de ulike komponentene. Derfor er drøftingen gjort med forsiktighet. Målet er altså ikke å stadfeste noen sammenheng, men å se om det kan finnes en indikasjon på dette. Av personvern hensyn blir informantene anonymisert. Informanter fra lokalbefolkningen vil få kjennetegn fra A til I. Fagmyndighet vil presenteres under navnet «Ansatt i Statens Vegvesen».

For å tydeliggjøre hva som er empiri og hva som er analyse, er intervjuutdragene markert med egne avsnitt, og i kursiv. Disse utdragene blir diskutert møysommelig med mål om å besvare problemstillingen og forskningsspørsmålene.

Risikopersepsjon

Nærhet til farekilden

Renn (2008) nevner at avstand til farekilden påvirker vår risikopersepsjon. Opplevd alvorlighetsgrad, risikotilnærming og risikoaksept er blant faktorene som hører med her. På bakgrunn av Renns teori om risikopersepsjon, antok jeg at denne påstanden stemte. Jeg ville derfor se på hvilken måte nærhet til farekilden påvirker brukernes risikopersepsjon. Nærhet til farekilden kan også innebære personlige erfaringer. Erfaringer som man selv har opplevd, eller noen man kjenner har opplevd, kan tenkes å forme vår risikopersepsjon, herunder frykt, atferd og aksept. Derfor intervjuet jeg både lokalbefolkning og representanter fra Vegvesenet, som jeg på forhånd antok hadde varierende grad av nærhet og erfaring med ras på vei. Under vil jeg representere svar på spørsmålet, og drøfte i hvilken grad disse svarene indikerer avstand til farekilde som avgjørende faktor for risikopersepsjon.

«Blir risikopersepsjonen høyere, jo nærere farekilden man er?»

Herunder vil jeg representere informantenes svar, angående hvor ofte de bruker veien, og til hvilket formål. For å vurdere nærhet til farekilde opp mot risikopersepsjon, vil jeg også nevne samme informanters syn på katastrofepotensial og sannsynlighetstenkning angående ras. Forhold til vegstrekningen:

Informant A: *«Bruker strekningen fordi vi går på skole og jobb. Vi må forbi der hver dag og tilbake. Den har jo blitt stadig verre. Jeg har bare bodd her halvannet år, men har hatt hytte*

[Skriv her]

her så har jo sett litt. Vi kjenner oss ganske utrygge noen ganger. Har sendt bekymringsmelding til Vegvesenet, som gjorde at det kom en utbedring der. Men det er klart, man kjenner jo på det, at det er rasutsatt. Alle ser oppi lia, du merker om du holder sida di. Det ligger steiner i vegbanen.»

Informant A bruker vegstrekningen 2-4 ganger til dagen, og har i tillegg barn i skolebuss som skysser ungene til skolen i Sand hver dag. Respondenten har med andre ord en betydelig nærhet til veistrekningen og farekilden, både for sin egen del, og som pårørende. A forteller at hun er opptatt av at frykt ikke skal styre livene våre. Hun jobber mye med å holde frykten nede, både for sin egen del, og for ungene sin del. Med andre ord er frykten til stede, noe som kan ha med nærheten til farekilden å gjøre.

Informant A sin opplevelse av veien er noe delt, hun kjenner på at det er rasutsatt. Samtidig er det ikke bare rasfaren som gjør veien farlig. Tunge kjøretøy som ikke holder siden sin nevnes og.

I likhet med informant A, bruker også informant B veistrekningen i jobbsammenheng. Han bor også i nærheten. Han driver i tillegg med bilberging, noe som totalt sett innebærer daglig bruk av hele veistrekningen fra Erfjord til Sand. Nærheten til farekilden er derfor stor. På spørsmål om opplevelsen av den rasutsatte veistrekningen, sier han følgende:

«Ja må jo si det, selv om jeg har kjørt siden 70-tallet. Var ung den gangen brydde meg ikke, men må jo si det, at når det er dårlig vær, så kjenner jeg en frykt og bekymring, kan ikke si noe annet. Ja man ser jo om det er bevegelse i trærne ved siden av veien. Og jeg har jo hatt flere episoder, men det nærmeste var jo en brå brems på grunn av en stor stein. Hadde jeg kjørt 10 km/t fortere hadde den vært inni kupeen, da hadde jeg ikke vært i live i dag.»

Respondenten opplever en tiltakende frykt og bekymring, og er formet av egne erfaringer.

Jeg trodde det var en ørn (...) noen sekunder seinere slo en stor stein ned i bakken rett foran bilen min.

Til tross for erfaring med nedfall og følelsene frykt og bekymring, har ikke respondenten endret kjøremønster. Etter at de hadde ryddet nedfallet som han opplevde, kjørte han samme strekning

[Skriv her]

senere den samme dagen. Han fortsatte han å kjøre samme strekning som før. Alternative kjøreruter er ikke aktuelt for informant B.

Egne erfaringer kan altså ha bidratt til å øke informant B sin risikopersepsjon, da han i større grad enn på 70-tallet bryr seg om rasfaren på veistrekningen.

Informant B sier det er vanskelig å vurdere sannsynligheten for ras, men kjenner til en dødsulykke fra 90-tallet. Han frykter den konsekvensen at det kan gå liv igjen. Raset som gikk 23.februar, har ikke påvirket informant B nevneverdig. Han sier han er så vant med ras at man stresser hele veien med det uansett.

Man kan med andre ord si at nærheten til farekilden også har påvirket risikopersepsjonen til informant B, da han kjenner på frykt og bekymring særlig når det er dårlig vær. Likevel har ikke denne forhøyede risikopersepsjonen noen konsekvenser for informant B sin atferd. At informant B synes det er vanskelig med sannsynlighetsberegning, og samtidig nevner en dødsulykke, er i samsvar med Blaeij og Vuuren (2001) sin forskning om at trafikanter i større grad tenker på konsekvens enn på sannsynlighet.

Informant C bruker veistrekningen hver dag. Han kjører strekninga to ganger til dagen i forbindelse med jobb, og har i tillegg kone og barn som bruker veien. Her har vi med andre ord en dobbel nærhet til farekilden å gjøre, både som bruker og som pårørende. På spørsmål om hvordan informant C opplever å bruke veistrekningen, sier han at det for det meste går greit.

«Men hvis jeg kjører en vanlig sommerdag tenker jeg lite på det, mer om høsten og vinteren når det regner. Mellom Lovradalen og Rødsliane er det ganske rasutsatt»

Informant C lar lokalkunnskap og erfaringer forme sin risikopersepsjon. Informant C endrer ikke atferd som følge av rasfaren, fordi han må på jobb hver dag, og alternative reiseruter anser han som uaktuelle. På spørsmål om han er redd, sier han at han er redd særlig når det nylig har gått ras. Han sier at sannsynligheten er liten for at han blir ramma, med tanke på den korte tiden det tar å passere veistrekningen. Likevel tenker han ofte på om han blir rammet, og konsekvensene dette kan medføre. Informant C sine uttalelser rimer godt med Amundsen og Bjørnskaus (2003) forskning om lekfolks opplevde risiko, hvor sannsynligheten blir tonet ned, og man heller tenker på hvilke hendelser som kan inntreffe.

[Skriv her]

Konsekvenstenkningen er med andre ord tilstedeværende, og indikerer en korrelasjon konsekvensvurdering og risikopersepsjon. Dette er relevant med tanke på nærhet til farekilden, fordi informantenes opplevde risiko gjerne er formet av egne opplevelser, og ting de har lest og hørt om veistrekningen.

«Det gikk jo et ras for en uke siden, i dagene etterpå. Tenker ekstra mye på det. Men da har jo geologene vært og sett. Men for noen år siden kom en ganske svær stein, som plutselig lå midt i vegbanen. Da var det en uke hvor jeg hadde hjertebank. Kjente en lettelse da jeg kom forbi der.»

Nylige hendelser er altså med på å forme informant C sin risikopersepsjon, særlig om hendelsen er av en omfattende karakter. Her er vi igjen inne på konsekvenstenkning, og at dette gir informant C hjertebank og tilsvarende lettelse når han har kjørt forbi. Han forteller også at han påvirkes av å se bilder av ras i avisen.

Informant D bruker veien noe sjeldnere enn informant C, 3-4 ganger i uka. Det er hennes ferdselsåre til kommunesentrum i Sand. I tillegg har hun en mann og en sønn som bruker veien, mannen til jobb, og sønnen i skolebuss.

Informant D sier hun ikke føler noe spesielt når hun bruker veien, og begrunner dette med en oppvekst langs rasutsatte veier, hun er vant til dette. Her ser man en indikasjon på at nærhet til farekilden senker risikopersepsjonen. Hun endrer heller ikke atferd som følge rasfaren, og bruker veien som vanlig. Nylige hendelser har en viss påvirkning på henne, men i det daglige tenker hun ikke så mye på det. Hun bekymrer seg mer som pårørende:

«Det tenker jeg mye mer på, da bekymrer jeg meg mer enn når jeg bruker veien. Jeg tenker på alle de andre barna og, ikke greit at det er skolevei. Da ungdomsskolene ble samlokaliserte, var veien et av argumentene mot samlokalisering»

Hennes sønns bruk av skolebuss, og alle de andre barna, gjør henne mer bekymret enn når hun selv bruker veien. Denne risikopersepsjonen er også påvirket av nylige hendelser. Hun nevner raset som gikk 23. februar, og at kort tid etterpå kom skolebussen til stedet. Da tenkte hun ekstra mye på det, at dette ikke var greit.

[Skriv her]

På spørsmål om hun selv har vært involvert i en ulykke, svarer hun nei på dette. Men hun kjenner noen som fikk en stein i frontruta for noen år siden. Hun nevner ikke om dette har påvirket hennes opplevde risiko, men sier at et større ras er svært usannsynlig. Likevel frykter hun er stort ras, hvor det er trafikk inni raset.

«999/1000 ganger er det ikke det, men det kan skje»

Rollen som pårørende, egne barn i skolebuss, nylige hendelser og konsekvenstenking er med på å forme D sin risikopersepsjon. Likevel kjenner hun ikke spesielt mye på frykt og bekymring på egne vegner. Nærhet til farekilden kan tolkes på ulike måter, det er viktig å nyansere dette. Derfor kan det være vanskelig å generalisere hvorvidt nærhet til farekilden generelt har forhøyet eller senket risikopersepsjonen til en person.

I motsetning til informantene A, B, C og D, er ikke informant E fastboende i området. Han bor i Sandnes, og har nylig kjøpt hus i Erfjord. Han er ofte i sitt nye hus, og bruker veistrekninga fra Erfjord til Sand to ganger i uka.

Han beskriver seg selv om skeptisk når han kjører på veien. Han ser opp i lia, og blir stadig påminnet om rasfaren når han ser steiner i veien, og sår i asfalten etter tidligere nedfall. Han sjekker værmeldinga, og når frosten tiner eller det er mye nedbør, så får han en ide om at det er ekstra farlig.

Kunnskap om vær og vind er med på å påvirke flere informanters risikopersepsjon. Gjennomgående er frykten større når det har regna, enn på en varm og tørr sommerdag. Informant E sier han tenker ekstra mye på det når det har regna, og kjører ekstra fort forbi veistrekningen. Høy fart er også en gjennomgående forsvarsmekanisme flere informanter bruker. De vil bruke minst mulig tid på veien, for å minske sannsynligheten for å bli rammet av et skred.

Utover å holde høy fart, lar informanten E seg ikke påvirke nevneverdig av rasfaren, når det kommer til atferd. Han unngår stort sett ikke bruk av veien, men vurderer av og til viktigheten av ærendet. Dette gjelder særlig om barna og samboer er med i bilen.

[Skriv her]

Her ser man altså at rollen som pårørende forhøyer risikopersepsjonen noe, i likhet med hos informant D. Dette bekreftes av informant E, når han snakker om sine følelser knytta til veistrekningen. Han frykter ikke så mye at han selv skal bli rammet, det er mer bekymring for om at hans barn og kone skal bli rammet. Videre nevner han tidligere opplevelser, at en venn av hans barn var i skolebussen som ankom ulykkesstedet svært kort tid etter at et stort ras gikk.

Informant F har et anstrengt forhold til veistrekningen. Hun bruker veistrekningen 1-2 ganger i uka, stort sett når hun skal ut av kommunen. Hun kjenner flere som bruker veien, og forteller om at mange ungdommer i bygdene rundt Sand ikke kommer seg på fritidsaktiviteter i Sand på grunn av stengt vei eller rasfare. Hun kjenner også noen som har fått stein gjennom frontruta og gjennom panseret, men har ikke personlig vært involvert i en ulykke. Nærheten til veistrekningen har preget hennes risikopersepsjon. På spørsmål om hvordan hun opplever å bruke veien, sier hun:

«Med hjerte i halsen. Suldølene er jo sindige, kan ikke tenke på det. Men når det er et visst vær og det regnet, så ser jeg mer oppi fjellsiden enn på veien. Vi er redde.»

Med hjertet i halsen kjører hun på veistrekningen og sier at både hun og flere andre er redde. Hun beskriver suldølen som sindig, flere informanter har gitt sitt folk liknende beskrivelser. Her ser vi indikasjoner på sosial forsterkning, noe jeg skal komme tilbake til i neste delkapittel.

Informant F endrer også atferd som følge av rasfaren. Hun sier til slektninger andre steder at hun ikke kommer på besøk denne uka, på grunn av været. Regnvær øker flere informanters risikopersepsjon, noe som i dette tilfelle igjen påvirker risikoatferden. Hadde det ikke vært for rasfaren, hadde hun brukt veien mye oftere.

Informant F sier videre at vedtak gjort for noen år siden har bidratt til å øke risikoen for rasulykker med personskade. Hun forteller at før «den forbaska brua» (Sandsfjordbrua) kom, så hadde halve kommunen trygg vei. Da kunne folk ta ferja fra Erfjord og inn til Sand. Videre nevner hun skoler som er slått sammen, blant annet at ungdom i Sand nå må gå på videregående skole i Sauda, og at trafikken på den rasutsatte veistrekningen dermed øker. Hun nevner at elevtallet går ned, noe hun begrunner med den rasfarlige veien. De drar ifølge informant F heller til Stavanger på skole og tar båten.

[Skriv her]

Ifølge informanten F, har vedtak om bro over Sandsfjorden og sammenslåing av skoler forhøyet folks risikopersepsjon, på grunn av økt trafikk og mer eksponering for farekilden. Hun sier at den rasutsatte veien har ringvirkninger i form av lavere elevtall. Den økte trafikken medfører høyere tapsforventning, noe som igjen påvirker F sin risikopersepsjon.

Her ser man en mulig sammenheng mellom informantens risikopersepsjon og Renns (2008) teorier om tapsforventning og katastrofepotensial. Lekfolk har en tendens til å fokusere mer på konsekvens enn sannsynlighet. Informantens sannsynlighetsvurdering av ras understreker dette.

«Det er som å vinne i Lotto, men plutselig skjer det. Tysdalsvatnet var rasfarlig, det gikk en mann i raset. Og før det hadde gått to år, ble det en tunnel. Så vi vet at den gangen det skjer en dødsulykke, så får vi tunnel. Når det raste sist, da var skolebussen der fem minutter seinere. Etter det har en del foreldre latt ungene sine være hjemme. (...) Fordi vi har sett at når geologene sier veien er trygg, så kommer det skred likevel. Det hadde gått et stort ras, de sa veien var trygg, så kom et nytt ras lengre oppe. Så vi stoler ikke på geologene til Vegvesenet. De feilinformerer ikke, men de hadde ikke sett på hele rasbildet.»

Sannsynligheten vurderes som svært lav, men katastrofepotensialet understrekes. Katastrofen her omtales som dødsfall, og hun frykter at noen må dø for at tunnelen skal bygges. Hun begrunner dette med erfaringen fra Tysdalsvatnet, hvor en tunnel ble bygget kort tid etter at en mann døde i et ras. Man ser også hvordan nærhet og erfaringer påvirker informantens risikopersepsjon, blant annet raset som gikk 23. februar hvor skolebussen kom til stedet fem minutter senere. Hun nevnte også at hun kjente flere av barna, noe som gir henne en nærhet til farekilden.

Ellers er tilliten til Vegvesenets geologer er lav, fordi de ifølge informanten ikke ser hele rasbildet. Dette aspektet skal jeg komme tilbake til i delkapittelet om tillit.

Informant G er yrkessjåfør, og jobber i Norsk Stein. Han bruker vanligvis veien hver ukedag, i forbindelse med jobb. Strekningen mellom Sand og Lovraeidet har vært hans pendlervei i drøyt 30 år, i tillegg bruker han veien i privat sammenheng. Han kjenner flere som bruker den samme veistrekningen.

[Skriv her]

Han opplever veien som smal, av dårlig standard, og dårlig vedlikeholdt. Det er med andre ord ikke bare rasfaren han tenker på når han vurderer sin opplevelse av veien. Videre nevner han tiltak som er gjort med å støpe opp betongkanter langs veien, noe som skal gjøre veien sikrere. Men informant G mener at dette også har negative effekter, blant annet smalere vei og at trailer og bil ikke kan passere hverandre.

«Jeg har lært meg å leve med den. Man er ekstra observant når det er på vinterstid eller regn, da er man mer årvåken for ting som eventuelt som ligger i veien. Når det er værskifte, så regner jeg med det ligger noe».

Han kjenner ikke så mye på frykt, han har lært seg å leve med rasfaren. Her ser man tegn på at hans lange erfaring med veistrekningen har senket hans risikopersepsjon. Samtidig er han årvåken for ting som eventuelt ligger i veien, særlig vinterstid og når det har regna. Han er klar over hvor på veistrekningen det har kommet ras, da trækker han ekstra på gassen for å komme fortest mulig forbi området han anser som farligst.

Man ser også at informant G i likhet med flere andre informanter har tilegnet seg lokalkunnskap om vær og landskap, og justerer sin atferd deretter. Dette er også indikasjoner på at nærhet påvirker risikopersepsjonen, at ens opplevde risiko varierer utfra erfaring og lokalkunnskap. Regnvær, snøsmelting, kunnskap om nylig gånne ras er faktorer som flere ganger er nevnt i intervjuene.

Informant H bruker veien hver dag i forbindelse med jobb og familie. Hun har i tillegg mann og barn som bruker veistrekningen, mannen til jobb og datteren i skolebuss. Som familie har de 26 passeringer i uka.

Når informanten blir spurt om hennes opplevelse av veistrekningen, nevner hun at trafikken har økt kraftig etter åpninga av Sandsfjordbrua. Hun sier at hun må se langt frem på veien, for hele tiden å vite hvor hun skal stoppe, med tanke på store trailere som ofte skal passere. Hun sier hun må hele tiden være oppmerksom på stein i veien.

«Fra Lovradalen til Lovraeidet, hvor det siste raset gikk, er det uoversiktlig mye svinger. Rødsliane er vond å kjøre, men det er bredere, man kan se ganske langt fram. Stadig stein i veien, og vann som renner. Det er en utfordring å bo her inne, med veien.»

[Skriv her]

Hun nevner altså egenskaper til ulike deler av veistrekningen, og at veistrekningen gjør det utfordrende å bo i området. Hun lar ikke veistrekningen påvirke henne nevneverdig. Hun sier hun ikke bruker alternative veistrekninger, på grunn av lang omvei. Hun nevner raset 23. februar, at flere foreldre holdt barna sine hjemme fra skolen de neste dagene. Det gjorde ikke informant H, fordi hun ikke vil la rasfaren påvirke hverdagen for mye. Hun velger å ikke være så bekymret for veien.

Her ser man at hennes nærhet til veistrekninga, samt det nylige raset 23. februar, ikke øker hennes risikopersepsjon. Hun har også egne erfaringer med nedfall, og nevner at hun har fått stein i ruta, hvor bilen etterpå måtte på verksted. Hun lar heller ikke dette påvirke hennes følelser.

«Er nok ikke den som er mest bekymra for veien (...) Livet blir vanskelig å leve hvis man lar bekymringer prege for mye.»

Hun sier at denne veien er de nødt til å forholde seg til, fordi de har jobb og ærender som er nødvendige. Hun er heller ikke så redd når andre hun kjenner bruker veistrekningen. Informant H nevner videre at sannsynligheten for å bli truffet er svært liten, men at hun fikk en «*reality-check*» av raset som gikk 23. februar. Hun så de store steinene, og tenkte på hva som hadde skjedd om de hadde truffet deres bil. Det verste som kan skje, er ifølge informanten at raset tar en ungdomsskolebuss. Hennes personlige erfaring med stein som kom gjennom ruta, har påvirket hennes risikopersepsjon noe. Hun kjører fortere, og tenker at det faktisk kan skje henne. Men hun har også den holdningen at det skjer ikke igjen, det får være grenser til uflaks.

Informant I bor i Erfjord og jobber i Sand. Han bruker dermed hele den aktuelle veistrekninga fram og tilbake, tre ganger i uka. I tillegg har I kone som bruker veien i forbindelse med jobb, og en datter i skolebuss til Sand. Han bruker også veistrekninga på fritiden, da Sand fungerer som kommunesenter og svært mange tjenester er der inne. Informantens nærhet til veistrekningen er med andre ord stor.

På spørsmål om hans opplevelse av å bruke veien, nevner han en tomhet. Redselen sitter ifølge informant I kanskje en dag eller to etter nylige ras, så er den tilbake til normalen. Denne tomheten begrunnes med at man nærmest har avfunnet seg med situasjonen, etter flere år med

[Skriv her]

stillstand i prosessen med å sikre veistrekningen. I tillegg til nylige hendelser, påminnes han om rasfaren når han ser steiner i veibanen. Han er klar over rasfaren, og at et ras kan komme når som helst:

«Det går jo geiter oppi der, detter det et tre eller noe, så går det gale»

Marginene beskrives altså som små, med tanke på om det kommer et ras eller ikke. Geiter og trær kan ifølge informant I være nok til å utløse skred. Informant I sier dog, at nylige hendelser og den generelle rasfaren ikke får ham til å vurdere andre alternativer, og han bruker ikke veien sjeldnere enn han ellers ville ha gjort. De eneste gangene han endrer atferd på grunn av rasfaren, er når veien er fysisk stengt på grunn av ras. Da kjører han om Gullingen eller Jelsa.

Informanten nevner videre raset som gikk 23. februar. Han var tredje bil som ankom rasområdet, rett bak skolebussen. Han fikk med andre ord en nær opplevelse av raset.

«Men det raset den 23. februar var jo ikke i Rødsliane, utenfor vedtaket i Nasjonal Transportplan. Det viser at det er like farlig der, som i Rødsliane. Jeg var nummer 3 som kom dit, rett bak skolebussen. Vet ikke hva som hadde skjedd om jeg var der 10 minutter tidligere.»

Dette raset var for informanten en bekreftelse på at det er like rasfarlig utenfor det planlagt tunnelsikrede området. Den planlagte tunnelen beskrives av informanten som et bra tiltak, men at man helst skulle bygget tunnel også sør for Rødsliane, mot Erfjord. Den nylige hendelsen som han selv opplevde, var altså en bekreftelse på det. Man kan finne en indikasjon på at informantens risikopersepsjon for ras i dette området ble forhøyet, som følge av egne erfaringer. Denne indikasjonen understøttes av informantens utsagn om at man kjenner på en redsel den første tiden etter et skred.

Sannsynlighetstenkning rundt å bli ramma for ras er ingen faktor som påvirker informant I sin risikopersepsjon. Han tenker ikke på akkurat det, men han tenker istedenfor motløsheten og maktesløsheten som mange i hans lokalmiljø opplever.

«Men jeg føler at folk blir litt maktesløse og motløse og gir litt opp. Sånn har det alltid vært, og vi har prøvd alt. og sånn ser det ut til å bli. Ola Dunk kan ikke gjøre noe med det.»

[Skriv her]

En kan tolke dette utsagnet dit hen, at risikopersepsjonen har blitt lavere med tiden. Etter hvert som man har levd med strekningen, og opplevd at lite blir gjort, så avfinner man seg med situasjonen. Slik sett kan man indikere en nærhet som senker risikopersepsjon, at man har vært nær veistrekningen og rassikringsaken så lenge at man har gitt litt opp, som informant I sier.

Man finner også andre interessante indikasjoner på hvordan nærhet påvirker informant I sin risikopersepsjon. Han sier for det første, at man ikke kan kontrollere risikoen. Flere andre informanter sier at man delvis kan kontrollere risikoen, og dermed senke risikopersepsjonen under gitte forutsetninger. Dette ser ut til at informant I, i hvert fall delvis avviser dette.

«Det er alltid noen som sier at når det er sånn og sånn vær, men den teorien stemmer ikke. 23 februar for eksempel, og da kona mi fikk den steinen i vinduet på bilen, det var i juli, så det er ikke nødvendigvis når det er snøsmelting og telehiv. Ingen geologer kan si at nå må vi stenge veien fordi nå er det rasfare, og ellers er det sikkert»

Risikopersepsjonen til informanten er med andre ord i mindre grad værvhengig enn hos flere andre informanter. Resonnementet begrunnes av egne og pårørendes erfaringer, at et ras kan skje uansett vær eller årstid. Det vil alltid ifølge informant I alltid være en risiko for rasfare. En kan i så måte finne en indikasjon på at informant I sin risikopersepsjon er ganske jevn, uavhengig av vær og årstid. Da jeg spurte informanten direkte om han trodde regnvær kunne ha en effekt, svarte han man tror det, men at han ikke visste om det var noen holdepunkter for det. Det er høyst uforutsigbart når et ras kan forekomme, sier han videre.

Egne erfaringer og involvering i ulykker er ifølge Renn (2008) mulige faktorer som påvirker lekfolks risikopersepsjon. Dette er en årsak til at jeg spurte informantene om dette, og om de selv har vært involvert i en ulykke, eller om de kjenner noen som har vært involvert. Informant I har ikke selv blitt rammet av nedfall, men har opplevd det på nært hold, da han som tredje bil ankom raset 23. februar. I tillegg opplevde kona hans å få en stein i ruta om sommeren. Denne steinen var på størrelse med en knyttneve, men han sa at rett ved siden av, så lå det en stor stein på størrelse med en basketball. Dette ble en tankevekker, og indikerer hvordan egen og pårørendes erfaring kan forhøye risikopersepsjonen. Det er dog interessant å bemerke at informantens risikopersepsjon kun forhøyes umiddelbart etter hendelser. Etter 1-2 dager er han tilbake til normalen igjen. Han er heller ikke redd når han selv, eller pårørende bruker veistrekningen, og han er opptatt av at man ikke må krisemaksimere.

[Skriv her]

Statens Vegvesen

I forbindelse med nærhet og risikopersepsjon, stilte jeg også en ansatt i Statens Vegvesen noen spørsmål. Den ansatte i Vegvesenet bruker også veien, oftest for å rydde opp etter ras som har gått. Hans ansvar i Vegvesenet er anleggsdrift, samt å renske etter ras. Han bruker også veien privat, og har ikke noen problemer med å bruke veien. I likhet med lokalbefolkningen, blir også han preget av nylige hendelser. Han sier han blir oppgitt, han tenker på ungene og konsekvensene med skolebuss når det kommer et ras.

«Ikke kjekt for oss heller, å få melding om at det kommer et ras i Rødsliane. Det første jeg spør om er om det er noen skadde eller om det har gått et liv. Det er ikke noe kjekt»

Man ser altså en lignende risikopersepsjon hos den ansatte i Statens Vegvesen, som også har en nærhet til veistrekningen både i jobbsammenheng og privat. Han tror at om denne veien hadde vært i Oslo, så hadde tunnelen kommet kjappere. Han sier det er mange som har bruk for milliarder til rassikring i Norge, og at det er mange som presser på for sin veistrekning. Han mener at stadige ras svekker lokalbefolkningens tillit til nasjonale myndigheter, særlig politikerne. Vegvesenet har ingen makt utover å sende inn rasregister til nasjonale politikere, som legger føringer hvor i hvilken grad ulike veistrekningene skal prioriteres i Nasjonal Transportplan.

Den ansatte i Statens Vegvesen deler lokalbefolkningens bekymringer knyttet til skolebarn, pendlere og påvirkes av nylige hendelser. Han sier også at uteblitte ulykker med personskaade, kan ha bidratt til at tunnelen ikke har kommet raskere. Også her er han på bølgelengde med lokalbefolkning. Risikopersepsjonen er med andre ord ganske lik mellom Vegvesenets representant og lokalbefolkningen.

Funn

For å samle trådene, ser man at informantene i varierende grad lar sin nærhet til farekilden påvirke risikopersepsjonen. Særlig nylige hendelser og egne erfaringer er avgjørende faktorer, og dette går gjennom i flere av intervjuene. Når det er snakk om på hvilken måte risikopersepsjonen påvirkes, er det større variasjoner. Noen har blitt reddere med årene, andre kjenner i mindre grad enn før på frykt. Det skal også føyes til at kausaleffekten mellom ulike variabler ikke alltid er sikker. Det kan hende at også andre faktorer påvirker risikopersepsjonen,

[Skriv her]

som ikke nødvendigvis har med nærhet til farekilden å gjøre. Derfor skal man tolke resultatene med forsiktighet. Likevel finner man indikasjoner på at nærhet til farekilden overveiende gjør informantene mer bevisste på faren.

Erfaringer, nylige hendelser, steiner i veien, geografisk lokalkunnskap, vær og årstid er altså faktorer som påvirker risikopersepsjon. Man finner også ut at variasjonen blant informantenes er stor, noe som indikerer at man ikke har lik risikopersepsjon selv om man har samme risikoeksponering. Funnene samsvarer med teoriene til Kaspersson m.fl. (1988), samt Renn (2008), som forsket på om nylige erfaringer påvirker risikopersepsjonen.

Valg av informasjonskilder

I dette del kapitlet har jeg som formål å besvare følgende forskningsspørsmål:

Hvordan innhenter befolkningen kunnskap om rasfaren, og kan valg av informasjonskilder påvirke risikopersepsjonen?

Sosial forsterkning kan spille en rolle her. Dette handler om at verden er slik man tolker den. Man oppsøker ofte informasjonskanaler som bekrefter egne meninger og emosjoner, og lar seg påvirke av dette. Her vil jeg bruke teorien til Kaspersson med flere (1988), hvor han påsto at man oppsøker og filtrerer informasjon for å få sitt eget syn bekreftet.

Amundsen og Bjørnskau (2003) mener at innbyggernes opplevde risiko avviker fra ekspertene. Ekspertene fokuserer mye på matematiske modeller, mens innbyggerne har en mer emosjonell tilnærming. Ifølge Blaeij og Vuuren (2001) finnes lignende forskjeller, og mener at ekspertene fokuserer for mye på sannsynlighet fremfor utfall. Derfor antok jeg at ekspertenes informasjon kanskje ikke var den innbyggerne oppsøkte, at de heller oppsøkte informasjonskilder nærere deres opplevde risiko.

Jeg vil i dette kapitlet presentere funnene angående informasjonsinnhenting og hvordan dette påvirker informantenes risikopersepsjon.

Informantene var ganske samstemte, når det kom til foretrukne informasjonskilder. Lokalavisa Suldalsposten ble brukt av de fleste, når de ville lese om veistrekninga, nylige hendelser og beslutningsprosessen rundt sikring av veien.

[Skriv her]

«Ja, gjennom det som står i avisen. Leser Suldalsposten. Det er informasjonskanalen jeg bruker for å holde meg oppdatert.»

«Bruker du andre kilder?»

«Nei.» (Informant C)

Informant C leser Suldalsposten, og bruker dette som eneste informasjonskilde. Suldalsposten er lokalavisa i Suldal, og er av flere informanter beskrevet som en veldig engasjert avis, når det kommer til å rassikre veistrekningen mellom Erfjord og Sand. Det er interessant å se dette opp mot informantenes risikopersepsjon, hvor de uttrykker at lokalkunnskap, egne erfaringer og konsekvenser er de største påvirkende faktorene.

«Jeg har ikke etablert noen kanaler for info. Jeg leser artikler i Suldalsposten. Spennende å se hvordan journalistene skriver om det, man ser frustrasjon og fortvilelse i skrivemåten. Men rent faglig burde jeg kanskje logge meg inn på Vegvesenet sine sider. Har ikke undersøkt enda.»
(Informant E)

Beskrivelsen av frustrasjon og fortvilelse i Suldalspostens skrivemåte, stemmer godt overens med flere informanters følelser knytta til veistrekningen. Man ser altså konturene av sosial forsterkning, slik Kaspersson med flere (1988) beskriver hvordan man oppsøker bekreftende informasjonskilder. Informant E sier videre at han rent faglig burde oppsøkt Vegvesenet sine sider, men at han ikke har gjort dette enda. Statens Vegvesen har mye informasjon tilgjengelig på nettet, både med tanke på risikoutregninger, farekart og oversikt over registrerte skred i området.

To av informantene (D og H) oppgir å bruke 175.no, når de vil oppdatere seg på nylige nedfall på veistrekningen, og andre trafikkmeldinger som er relevante for dem. 175.no er en nettside driftet av Statens Vegvesen, og er dermed et tegn på at fagmyndigheters informasjon også blir oppsøkt.

«Jeg leser Suldalsposten, fordi der dokumenteres hver eneste stein som detter ned. Folk skriver inn sin mening der og da kommer det med. De bruker det bevisst fordi de håper Stortinget leser

[Skriv her]

det. Men i Stavanger oppdaget de først under korona at det var rasfarlig fordi folk begynte å reise lokalt. De så den livsfarlige veien og plutselig kom det i Stavanger Aftenblad.» (Informant F)

Informant F forteller her om hvordan Suldalsposten jobber med lokalbefolkningen, de blir et slags talerør til Stortinget. Det skapes ifølge informanten en slags demokratisk arena i Suldalsposten, hvor alle som vil skriver sin mening, og målet er å påvirke stortingspolitikerne. Her ser man behovet for representasjon, at lekfolk ønsker å ha innflytelse på prosessen. Man kan tolke uttalelsen til informanten, som at Suldalsposten fungerer som en arena hvor denne representasjonen oppfylles.

Enkelte informanter nevner at Stavanger Aftenblad ikke er en avis de oppsøker, verken for å oppdatere seg om veistrekningen, eller til andre formål. De sier avisa ikke er så aktuell lenger, fordi de ifølge flere informanter ikke bryr seg særlig om det som skjer i Suldal. Uttalelsene til informant F er interessante her, om at Stavanger Aftenblad først engasjerte seg om rassikring etter at folk fra Stavanger fikk se veien med egne øyne. Denne uttalelsen kan tolkes dit hen, at man har mer troverdighet og forståelse for saken, jo nærmere farekilden man befinner seg.

Angående Statens Vegvesens farekart, så har noen av informantene sagt at de av og til sjekker dette, men ikke så ofte. De stoler på informasjonen, men sier at den ikke alltid er oppdatert, og at det kan komme ras når som helst uavhengig av hva Vegvesenet eller andre myndigheter sier.

«Du burde sjekka Suldalsposten. De går inn i sakene, de sier at vi vil ha bilder, få det på framsida, for det er det stortingspolitikerne ser.» (Informant I.)

Funn

Samlet sett ser man indikasjoner på at informantene stort sett oppsøker informasjonskilder i tråd med deres opplevde risiko, og at bruken av Suldalsposten i så måte kan bidra til å manifestere den risikopersepsjonen de hadde fra før av. Det er dog interessant å se at Statens Vegvesens farekart og trafikkmeldinger blir brukt, men i mer begrenset omfang. Dette kan være fordi Vegvesenets informasjonsformidling ikke har det samme emosjonelle preget som Suldalsposten. Sett i et slikt lys, ser man klare paralleller til Amundsen og Bjørnskaus teorier

[Skriv her]

om at lekfolk i større grad har en emosjonell tilnærming til risiko, og oppsøker derfor informasjonskilder som har liknende risikotilnærming. Det psykometriske paradigmet med Slovic, Liechteinstein og Fischhoff (1976) kan også være relevant her, hvor egne erfaringer og emosjoner er faktorer som påvirker lekfolks risikopersepsjon. Ved å lese en lokalavis som vinkler sakene med samme ordlyd og risikotilnærming som man selv har, vil man få sitt syn bekreftet og anerkjent.

Statens Vegvesen har samme mål som befolkningen, om trygge og vedlikeholdte veier i hele landet. I tillegg har Vegvesenet en nullvisjon. Nullvisjonen samsvarer med informantenes frykt om at noen kommer til å dø i et steinskred før veistrekningen mellom Erfjord og Sand blir tilstrekkelig sikret. Likevel oppsøkes Vegvesenets informasjon av kun et fåtall av informantene, noe som kanskje kan tilskrives ulik risikotilnærming og persepsjon.

Kanskje hadde befolkningens risikopersepsjon blitt noe lavere, dersom Vegvesenet og annen myndighet i større grad hadde inkludert sosiale/psykologiske aspekter i sin risikotilnærming og kommunikasjon ut til befolkningen. Da hadde kanskje flere informanter oppsøkt informasjonen derfra, noe som igjen kunne ført til større grad av harmoni og enighet mellom eksperter og lekfolk.

Representasjon og påvirkningsmulighet

I dette delkapittelet har jeg som formål å besvare følgende forskningsspørsmål:

«Føler veibrukerne seg inkludert og hørt i prosessene rundt rassikring av veistrekningen, og kan dette påvirke veibrukernes risikopersepsjon?»

Renn (2008) skriver at risikomyndighet fokuserer mye på matematiske beregninger, angående tapspotensial, sannsynlighet og konsekvens. Ekspertene har en tendens til å underdrive lekfolkets oppfatninger. Slovic m.fl. (1984) bifaller dette, og etterspør mer inkludering av lekfolkets meninger og oppfatninger, noe som kan dempe sosiale konflikter mellom myndighet og lekfolk. Scolobig (2016) nevner at både eksperter og lekfolk har noe å tjene på samarbeid om risikostyring. Ved å i større grad inkludere lokalbefolkningen i beslutningsprosessen, vil man ifølge studien oppnå mer offentlig aksept og opplyst bevissthet rundt risikobaserte beslutninger i samfunnet.

[Skriv her]

På bakgrunn av dette, hadde jeg en hypotese om at grad av inkludering i beslutningsprosessen påvirket lekfolks risikopersepsjon. Jeg antok videre, at lokalbefolkninga hadde en høy risikopersepsjon om steinskred, dersom de i liten grad hadde kunnskap om, eller var med i prosessen om å skredsikre veistrekninga. Det kommunikative beslutningsidealet vil også bli brukt som teoretisk supplement, hvor alle berørte parter er inkludert, det hersker sympati og enighet, og ingenting skjer bak kulissene. Spørsmålene jeg stilte, skulle gi meg en pekepinn på hvor nært man er dette idealet i praksis. En kan spørre seg om dette idealet er ønskelig og oppnåelig, men grad av medvirkning kan tenkes å påvirke risikopersepsjonen til veibrukerne.

Jeg vil her presentere svarene jeg fikk om beslutningsprosesser, og hvor mye informantene var involvert i og hadde kunnskap om disse.

«Jeg vet det har vært mye drakamper og at det handler mye om økonomi. Men har ikke engasjert meg (...) prosessen har jeg ikke fulgt med på»

Informant A nevner at hun ikke har så mye kjennskap til prosessen, men vet om drakampene. På spørsmål om hun vet om folkemøter eller andre åpne debattarenaer hvor folk kan komme med innspill, sier hun følgende:

«Det er stort sett Facebook, eller at vi leser i Suldalsposten at det er møte. De hadde et informasjonsmøte. Også var det jo også fra NAF en kampanje. Det fant vi ut av på grunn av posters i butikken og Facebook-kampanjer»

Vissheten om åpen møtevirksomhet er til stede hos informant A, og hun nevner Facebook, Suldalsposten og posters i butikken som annonsering av disse møtene. Dersom målet med møtene er å nå bredest mulig ut til befolkningen, er det interessant å se hvilke kanaler som er brukt fra arrangøren, og hvilke kanaler lokalbefolkningen er mottakere av. Derfor spurte jeg både Vegvesenet og lokalbefolkningen om annonsering av eventuelle folkemøter og andre åpne debattarenaer.

Informant A nevner videre at hun ikke føler hun har en stemme i prosessen, og at de (lokalbefolkninga) ikke hadde blitt hørt uansett hvor mange underskrifter de hadde skrevet. Hun sier dog de blir hørt på mange områder, for eksempel med umiddelbare undersøkelser og

[Skriv her]

sikringer i forbindelse med rasutsatte punkter. Men utover det har hun ingen tro på å bli hørt om hun så hadde prøvd.

Før jeg går videre med å diskutere de andre informantenes kunnskap om beslutningsprosessene, vil jeg presentere svarene jeg fikk fra en ansatt i Vegvesenet.

«I forbindelse med planlegging så arrangeres det ofte folkemøter. I planloven så er det en involvering av lokalbefolkning og grunneier pluss andre myndigheter. Til slutt vedtar kommunen hvordan budsjettet skal se ut»

Man ser her av den ansatte fra Statens Vegvesen, at det ofte arrangeres folkemøter. Det henvises til planloven, at det er lovpålagt med involvering av lokale aktører. Dette gjelder ifølge informanten blant annet i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan. I forbindelse med Nasjonal Transportplan, er det også andre fagfolk involvert enn Statens Vegvesen. Informanten ba meg google Nasjonal Transportplan, for å se hvem som er med i prosessen.

Ved å lese om Nasjonal Transportplan fra 2022, fant jeg ut at flere transportvirksomheter har kommet med innspill, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Regjeringen skriver at næringsliv, forskningsmiljøer, store bykommuner og fylkeskommuner er blant aktørene som ble invitert til å komme med innspill. Regjeringen skriver at bidragene fra disse aktørene har gitt dem en god oversikt over behovene i transportsektoren, og at de har tatt hensyn til disse. (Regjeringen.no)

Informanten fra Vegvesenet sier videre at også lokalbefolkningen blir invitert til å komme med innspill, dersom de ønsker dette. Han sier at annonseringen av møtene foregår i media, uten å spesifisere dette nærmere. Siste ordet i saken er det Stortinget som har, økonomisk sett. Når det kommer til utforming av reguleringsplan, er det kommunestyret som har siste ordet. Reguleringsplanen blir sendt til budsjettforslag, slik at man har noe konkret å forholde seg til når prosjektet eventuelt skal finansieres.

Svarene jeg fikk fra Statens Vegvesen om lokalbefolkningens påvirkningsmuligheter er interessante, det samme med planloven som lovfester involvering av lokalbefolkningen. Det vil i et slikt lys være interessant å se hvor mye lokalbefolkningen vet om prosessene, og egne muligheter for å komme med innspill. Dette vil igjen settes opp mot befolkningens

[Skriv her]

risikopersepsjon, for å se hvordan kunnskap om beslutningsprosesser og påvirkningsmulighet kan være mulige faktorer.

«Ja jeg har engasjert meg en god del i samferdsel. Vi får i Nasjonal Transportplan se Vegvesenet sine prioriteringer. Jeg tror nok de har rokkert oss fram noe. Men det er jo politisk og lobbyvirksomhet som slår til» (Informant B)

Informant B har et personlig engasjement for samferdsel og følger ganske godt med i prosessene rundt rassikring. Han omtaler kommunen som lokalbefolkningens talerør utad, og svarer bekreftende på om det har vært folkemøter.

«Vegvesenet har hatt orienteringsmøte, åpne møter med oss inkludert. Hvis noen har noe å tilføye, så vil de kære innspill. Bare å kontakte ordfører og lokalt næringsliv, alle har aksjoner, som NAF sin aksjon. Jeg har et samarbeid med dem. Også har du NHO. Vi ser at stadig flere jobber for det, forstår alvoret»

Informant B har fått med seg Vegvesenet sitt orienteringsmøte, og at man kanskje får innflytelse på prosessen dersom man kontakter de riktige personene. Det er mange aktører som jobber sammen med lokalbefolkningen, deriblant Vegvesenet, NHO og NAF, og lokalt næringsliv. Informant B håper at hans personlige engasjement og samarbeid med aktuelle aktører har hjulpet, slik at Vegvesenet har rokkert det frem i Nasjonal Transportplan.

Da jeg spurte om lokalbefolkningens meninger talte like mye som fagfolks meninger på disse folkemøtene, fikk jeg følgende svar:

«Jeg tror ikke det, fordi de møtene er bare for å orientere om det de har, og så er det åpent for innspill. Men vi får ikke svar på hva som blir hensyntatt. Det er det ingeniører bak kulissene som bestemmer.»

Han sier altså at lekfolk får komme med innspill, men at han trodde det var ekspertene som til slutt bestemte utfallet av møtene. Dette er i tråd med Renns antakelser om at risikostyring i stor grad preges av teknisk-matematiske modeller, og i mindre grad påvirket av sosiale og psykologiske aspekter. På en annen side, kan man også se paralleller til Scolobigs forskning,

[Skriv her]

som indikerte store fordeler ved å ha nettopp slike folkemøter hvor lekfolk og eksperter møtes og har en dialog rundt risikostyring.

Informant B forteller at møtedeltakerne rekrutteres i Suldalsposten, det er annonser om åpne møter. Med tanke på den store oppslutningen Suldalsposten hadde blant mine informanter, regnet jeg med at også mine andre informanter (og at innbyggerne i Suldal generelt) hadde mottatt informasjonen om disse åpne folkemøtene.

Informant C hadde ikke mye kjennskap til prosessene med å sikre veistrekningen. Han visste at politikerne i kommunen jobber for å sikre at tunnel skal komme inn i NTP, men kjente ikke til at fagmyndighet eller politikere har hatt åpne debattarenaer eller folkemøter hvor lokalbefolkningen slipper til. Kjennskapen til folkemøter er ikke til stede, noe som kan henge sammen med hans egne interesser angående involvering i prosessen.

«Jeg vet ikke helt, jeg føler at lokalpolitikken samsvarer med oss. De snakker vår sak. Jeg føler ikke jeg har noe behov for at jeg skal være i dialog med Vegvesenet.»

Han stoler med andre ord på lokalpolitikkerne som hennes talerør, og har ikke noe behov eller ønske om å involvere seg i prosessen personlig. Dette kan også tolkes slik, at hans risikopersepsjon ikke påvirkes nevneverdig av at han ikke har kjennskap til prosessen, eller at han er en del av den selv. Videre forteller han at hans meninger, som blir formidlet av kommunepolitikkerne, blir sett og hørt lokalt, og på fylkesnivå. Nasjonal innflytelse tror han ikke at Suldal kommune har i like mye av, fordi nasjonale politikere har svært mange veier å ta hensyn til. Likevel føler han at sine interesser blir hørt noen ganger, særlig i forbindelse med at politikere besøker veien og lar seg avbilde i avisen.

Her ser man igjen konturene av Scolobig (2016), hvor samhold og konsensus mellom myndighet og befolkning vektlegges som viktige aspekter i risikostyring. Teorien til Scolobig (2016) handler først og fremst om aktiv innflytelse fra lokalbefolkningen. Likevel kan nasjonale politikeres besøk på veistrekningen ses på som et tegn på at lokalt engasjement fører dem nærmere utøvende, politisk hold. Informant C beskriver politikernes besøk som en positiv opplevelse, noe som også kan tolkes som en trygghet, at risikopersepsjonen senkes noe. Tilliten til myndighetene kan også påvirkes positivt ved nasjonale politikeres tilstedeværelse, noe jeg vil komme tilbake til i delkapittelet om tillit.

[Skriv her]

Den indirekte innflytelsen informant C opplever ved å stemme på lokalpolitikere som taler deres sak, deles av informant D. Hun er personlig ikke involvert i folkemøter eller lignende, men vet om at lokallag og politiske partier av og til har åpne møter om saken. Informant D nevner et annet middel for innflytelse, nemlig å holde ungene hjemme fra skolen. Ellers nevner informanten den politiske arenaen som hennes beste mulighet for personlig påvirkning, men at hun selv ikke er interessert i dette. Hun vet ikke hvordan prosessen rundt rassikring og planlegging av tunnel foregår, men har tillit til at de lokale politikerne jobber for hennes interesser.

Kjennskap til prosessene har heller ikke informant E noe særlig av. Han har heller ikke hørt om noen møter, men informant E har heller ikke bodd så lenge i området. Han skulle gjerne hatt mer kunnskap om prosesser, og svarer bekræftende på om han skulle ønske han ble mer inkludert. Da hadde han følt seg mer tatt på alvor. Han tar dog selvkritikk på at han burde lett mer aktivt selv etter informasjon, både når det gjelder eventuelle møter og prosessen rundt rassikring generelt. Mer informasjon og kunnskap ville gjort informanten tryggere og mer ivaretatt, noe man kan tolke som at hans risikopersepsjon hadde blitt lavere.

Informant F, som har et stort personlig engasjement for rassikring, vet om at det var noen møter i forbindelse med samferdselsplanen. Disse møtene mente hun var åpne, og at vi kunne komme med innspill. Hun nevnte at arrangørene av møtene var fra fylket, og at ingen nasjonale politikere eller Vegvesenet hadde invitert dem til noe møte.

«De kunne gjort det, for å trøste oss eller berolige oss litt»

Dette utsagnet er interessant, og indikerer at annonseringen av Vegvesenet sine møter ikke har nådd frem til alle. Heller ikke dem som har et ønske om å føle seg mer sett og hørt. Man ser indikasjoner på at risikopersepsjonen kunne blitt noe lavere, dersom åpen møte- og debattvirksomhet i regi av Vegvesenet og nasjonale politikere hadde nådd frem til flere.

Informant F nevner videre Suldalsposten som sentral når det gjelder å kjempe for rassikring av Rødsliane. Suldalsposten har ifølge informanten en egen gruppe som skal jobbe for å påvirke stortingspolitikere.

[Skriv her]

«De må spy når de hører ordet Rødsliane. De skal bli så lei av oss at de gir oss den forbaska tunnelen!»

«Aftenbladet skriver ingenting. I Suldal Leser vi ikke Aftenbladet lenger. Da det ble slutt med ny redaktør, la de ned kontorene i Sand og Sauda. Og som hevn skriver de ikke om Suldal. De dekker ikke lenger enn Hjelmeland»

Her ser man hvordan lokalavisene brukes for å få innflytelse. Noen informanter har nevnt lokalpolitikere som deres forlengede arm, her tilskrives lokalavisene den samme rollen. Det er også tydelige tegn på sosial forsterkning gjennom lokalavisa, slik vi så i forrige delkapittel. Aftenbladet leses ikke lenger, fordi de ifølge flere informanter ikke bryr seg nok om Suldal og Rødsliane.

På spørsmål om informanten føler hun blir hørt av nasjonal myndighet, svarer hun avkrefte. Samtidig tar hun selvkritikk på at hun, og lokalbefolkningen generelt kanskje ikke har gjort nok.

«Skremmende at foreldrene ikke tenker på å holde barna hjemme! De bør gjøre mer. De er for passive. Mer protest!»

Hun sier at sulddølingen som folk er ganske lavmælte, at den lokale kulturen kan forklare det hun mener er passivitet i lokalbefolkningen. For å få mer gjennomslag, ønsker hun mer engasjement og at flere midler må tas i bruk, blant annet å holde barna hjemme fra skolen i streik. Som man så i forrige delkapittel, har informant F relativt sett en høy risikopersepsjon for steinskred i Rødsliane. At hun ikke føler seg sett og hørt av nasjonale myndigheter og Vegvesenet kan være en mulig faktor som bidrar til denne høye risikopersepsjonen.

Informant G sier at han i forbindelse med jobben kjenner til konferanser som er knytta til vei. Han har opp gjennom årene fått innsyn i planprosesser, og vet det kan ta lang tid. Han sier prosessen med å sikre veistrekningen er altfor langtekkelig, med tanke på tidligere vedtak som er gjort. Vedtak om å bygge bro over Sandsfjorden og nedleggelse ungdomsskolen i Erfjord har ført til økt trafikk, og er ifølge informant G enda en grunn til at veien burde blitt tunnelsikra mye tidligere.

[Skriv her]

Informant G kjenner ikke til åpne folkemøter eller annen debattarena utover konferansene i forbindelse med jobb. Han legger dog til, at han ikke har oppsøkt informasjon om eventuell møtevirksomhet, noe som kan være grunnen til at han ikke har fått det med seg. Han antok at det sikkert hadde vært noe møte, og la til:

«Hvis det har skjedd ett eller annet, så er det noe i lokal media at det gjerne er noen som kommer og viser seg, men så blir det ikke noe mer. Eller en politiker som kommer og er med lokale politikere og tar en befarings, så blir det ikke noe mer»

Her ser man en kontrast til enkelte andre informanternes syn på politikernes tilstedeværelse i media. Han tror politikernes tilstedeværelse er tomme ord, og lar seg derfor ikke påvirke nevneverdig av det. Med tanke hvor langtekkelig han synes prosessene er, ser man konturene av svekket tillit til politikere og fagansvarlige. Mange ord og lite handling over tid har ikke nødvendigvis en negativ konsekvens for informantens risikopersepsjon. I forrige delkapittel nevnte informanten at han etter mange år har lært seg å leve med rasfaren, selv om han tenker på det iblant.

Informant G tar selvkritikk på at han kunne ropt høyere for å bli hørt. Han mener også, at politikere ikke fordeler penger rettferdig mellom ulike veier og prosjekter i landet. Her er vi inne på temaet partiskhet, noe som kan ha en sammenheng med tillit. Dette kommer jeg tilbake til i neste delkapittel.

Informant H kommer med uttalelser som er særlig interessante med tanke på Oliveiras (2016) forskning om bruk av lokalbefolkningens lokalkunnskap i risikostyring. Informanten sier at hun har en viss kjennskap til prosessene, da hun selv sitter i et grendautvalg som skal komme med uttalelser til lokale politikere. Hun sier at de i liten grad kommer fram med sakene sine til fagfolk og på nasjonalt nivå, og mener at de i større grad bør ta hensyn til lokalkunnskap og erfaringer når det skal tas risikobaserte beslutninger. Dette vil ifølge informanten gjøre prosessen ryddigere, og ikke minst skape forgang i prosessen med sikring av veien. Her ser vi en tydelig kobling mellom Oliverias forskning, om behovet for bruk av lokalkunnskap i risikostyring. Oliveira (2016) fremhevet hvordan mer offentlig deltakelse kan hindre ulykker, noe informant H også uttaler seg om. Informanten svarer også at hun ville følt seg tryggere dersom hennes erfaring og lokalkunnskap ble mer inkludert i prosessen om å sikre veistrekningen.

[Skriv her]

Informant H har heller ikke hørt om noe møte i regi av Vegvesenet eller nasjonal myndighet. Hun sier det var en aksjon fra NAF for noen år siden, mer kjennskap har hun ikke. Hun sier de er redde for å kreve mer sikring utover tunnelen som nå er vedtatt. Aller helst skulle hun sett at hele riksvei 13 ble tilstrekkelig sikret helt opp til Røldal, men våger ikke ytre dette av frykt for å havne nedover på lista.

Nærhet omtales av informanten som svært viktig i risikostyring, og hun sier det er uheldig av nasjonale politikere langt unna skal avgjøre grad av sikring på deres lokale veistrekning.

«Mange nasjonalt vet knapt hvem vi er. Jeg tror mange andre steder ikke vet hva vi snakker om, de må nesten kjøre den selv for å forstå hva vi holder på med.»

Denne uttalelsen har blitt ytret med varierende ordlyd av flere informanter. Gjennomgående sies det, at de får mer oppmerksomhet og sympati jo nærrere folk kommer veistrekningen. Oppmerksomhet og sympati er dog ikke tilstrekkelig, informantene nevner handling som nøkkelen her. Man kan se konturene av en noe senket risikopersepsjon og bedre trygghetsfølelse, dersom beslutningene om bevilgninger ble tatt på et geografisk nærrere hold. Stortingets avstand til farekilden kan også ifølge flere av mine informanter forklare prioriteringene som gjøres. Flere informanter har uttalt hvor urettferdig de mener det er, at andre steder som allerede har trygge veier, får milliardbevilgninger for det enkelte informanter kaller «dill dall». De mener at sikkerhet bør prioriteres først, foran pynt og raskere fremkommelighet.

Informant I kjenner ikke til verken prosessene rundt rassikring eller møter hvor man kan komme med innspill. Han sier at lokal involvering i beslutningsprosessen ikke er det viktigste for gjennomslag, og har derfor ingen ambisjoner om å involvere seg. Problemet er, ifølge informant I, prioriteringene og handlingsvilje nasjonalt. Da han fikk spørsmål om han føler at myndighetene deler deres behov og bekymringer, og om dette gjenspeiles i beslutningene, sier han følgende:

«Både ja og nei, jeg føler at de forstår det, ingen kan si at dette ikke er gale, det er Norges tredje farligste vei, så bør det kanskje gjøres noe med det. Men skjønner at de må ta nummer 1 og 2 først da. Men det med å spare tid på en grei vei kontra en farlig vei, det sliter jeg med å forstå. Nasjonale myndigheter overkjører oss.»

[Skriv her]

Her ser man også noe som er gjennomgående blant flere informanter. Det er ikke alle som har behov for å involvere seg i prosessen, men mener at prioriteringene er feil. Sikkerhet bør komme først.

Når det kommer til prioriteringene som gjøres, er også Vegvesenets representant på linje med flere av informantene. Han mener at når de bygger en sykkelsti i Stavanger til halvannen milliard, men ikke nok til tunnel, så er det noe gale. Han sier det har med antall folk som bor der å gjøre, at det er lettere å få gjennom prosjekter der det bor mange folk.

«I Suldal skjønner de ikke at de skal bygge sykkelvei. Kunne jo rassikra hele Suldal for de pengene»

Representanten fra Vegvesenet deler altså lokalbefolkningens syn på prioriteringene, noe som igjen indikerer et samsvar angående risikopersepsjon mellom han som fagmyndighet og lokalbefolkningen generelt. Han har altså en høy risikopersepsjon med tanke på rasfare, og dette farger deres syn på prioriteringene som gjøres. Dette samsvaret merkes dog ikke blant alle i lokalbefolkningen, hvor enkelte av informantene sier de ikke har tillit til Vegvesenet og deres geologer.

Funn

Man ser at informantene i varierende grad er klar over åpne møter og debattarenaer knytta til veien. Mange oppsøker ikke informasjon om slike møter, fordi de mener det ikke vil hjelpe. Med andre ord påvirkes ikke risikopersepsjonen nevneverdig av begrenset personlig innflytelse. På en annen side, er det noen som skulle ønske de ble mer hørt, og at bruk av lokalkunnskap og erfaringer i større grad bør tas hensyn til når man skal ta risikobaserte beslutninger. Mange føler seg også tryggere, dersom fagmyndighet og nasjonale politikere er på befarings og kommer lokalbefolkningen i møte. Man oppnår et slags fellesskap mellom eksperter og lekfolk, noe Scolobig m.fl. (2019) nevner i sin forskning.

Følelsen av å bli sett og hørt senker risikopersepsjonen til enkelte. Vegvesenet sine annonseringer av møter har ikke nådd frem til alle, og enkelte informanter skulle ønske at de fikk denne invitasjonen. Dersom målet er mer konsensus og harmoni mellom lekfolk og eksperter, kunne det vært fordelaktig om slik annonsering nådde frem til flere.

[Skriv her]

Tillitens mulige rolle

I dette delkapittelet har jeg som formål å besvare følgende forskningsspørsmål:

«Kan grad av tillit til myndighetene forklare brukeres risikopersepsjon?»

Tillit spiller en viktig rolle i arbeidet med samfunnssikkerhet. Men kan grad av tillit påvirke lekfolks risikopersepsjon? Har man lavere risikopersepsjon dersom man stoler på myndighetene? Det er interessant å måle grad av tillit, om dette er mulig. Jeg brukte Renn sine fem komponenter om oppfattet kompetanse, objektivitet, rettferdighet, konsistens og godvilje.

Stoler lokalbefolkningen på myndighetene, herunder Statens Vegvesen, geologer og lokale og nasjonale politikere? Det er viktig å skille mellom de ulike myndighetene. Slik det kommer frem i de forrige delkapitlene, har Statens Vegvesen en annen rolle enn nasjonale politikere. Derfor kan grad av tillit variere etter hvilken myndighet det er snakk om, noe jeg vil ta hensyn til analysen.

Renn sine fem komponenter om oppfattet kompetanse, objektivitet, rettferdighet, konsistens og godvilje vil brukes for å finne en mulig sammenheng mellom tillit og risikopersepsjon. Rousseaus definisjon på tillit vil også brukes som indikator. Jeg ville få et nyansert bilde av informantenes grad av tillit, og spurte derfor ikke informantene direkte om de stolte på myndighetene. Jeg valgte tillit som en mulig påvirkning for lekfolks risikopersepsjon, teoriene til Renn indikerer en sammenheng. I tillegg vil jeg sette svarene opp mot Fjæran og Avens teorier om kritisk tillit, for å se om denne dimensjonen kan være relevant for å forklare risikopersepsjon.

Jeg vil her presentere og diskutere svarene jeg fikk, angående Renns fem komponenter og Rousseaus definisjon på tillit. I noen tilfeller har jeg valgt å fokusere mer på en komponent enn andre, fordi jeg underveis i intervjuene forsto at informantene hadde mer å si om enkelte av komponentene. Det kan være en usikkerhet knyttet til faktisk kausalitet mellom tillit og risikopersepsjon. Jeg spurt ikke direkte om tillit, fordi jeg ville unngå «biased» svar. Svarene må tolkes med forsiktighet, og formålet med analysen er ikke å produsere noen sannhet. Jeg vil snarere finne mulige sammenhenger, hvor jeg også bruker en grad av skjønn.

[Skriv her]

Det første spørsmålet jeg stilte om tillit, var om veibrukerne føler at myndighetene deler deres behov og bekymringer, og om dette gjenspeiles i tiltakene som gjøres. Slik ville jeg måle grad av opplevd sympati og harmoni mellom eksperter og lekfolk, noe Earle og Cvetkovic (1995) mente var forutsetninger for tillit. Informant A har følgende å si om dette:

«Altså sånn som jeg oppfatter det, kommer de raskt på banen med strakstiltak når det er skikkelig ille. Så sånn sett til en viss grad ja. De har allerede et team som står klart når det kommer ras. Så akkurat sånn her og nå når ulykken er ute så føler jeg de reagerer. Men den langsiktige helhetstrygginga som er litt treg.»

Her ser man indikasjoner på tillit til myndighetene fra informant A, ved at de passer på og reagerer raskt når det kommer et ras. Likevel er ikke tilliten like stor når det kommer til den langsiktige helhetstrygginga. Informanten sikter her til tunnelen som hun mener er utsatt for lenge, og at det er mye usikkerhet knyttet til når den kommer. Her er vi inne på Renns fjerde komponent, om konsistens og forutsigbarhet. Denne komponenten er ikke oppfylt hos informant A.

Renns andre komponent om oppfattet kompetanse, er oppfylt. Hun stoler på at myndighet, i dette tilfellet Vegvesenet, er kompetente med sitt arbeid. Komponentene om rettferdighet, altså om alle berørte parter er inkludert i beslutningsprosessen, har hun et distansert forhold til. Hun engasjerer seg ikke selv, men regner med at «mange tar seg av det». Det samme gjelder godvilje, hun tror myndighetene, både Vegvesenet og nasjonale politikere har gode intensjoner om å ivareta sikkerheten til lokalbefolkninga. Objektivitet tolkes som delvis oppfylt, i den grad myndighetene gjør så godt de kan, og har god, faglig kompetanse. Likevel skulle hun ønske at rassikring av veistrekninga kom høyere opp i Nasjonal Transportplan.

Informant A sier videre at hun kun oppsøker offisielle informasjonskilder om rassikring, og hun stoler på at fagligheten er riktig. Hun avkrefter at hun er kritisk til arbeidet med å risikoreduksjon av ras på veistrekninga. Særlig med tanke på umiddelbare undersøkelser og rassikring etter et ras. Man ser med andre ord at Earle og Cvetkovic sin definisjon, samt at flere av Renns komponenter for tillit, med unntak av konsistens, er oppfylt. I tillegg var det ikke tegn til mistillit i informant A sine utsagn. Setter man dette opp mot informantens risikopersepsjon, finner man ut at denne ikke er så høy, mye fordi hun jobber med å holde frykten nede. Likevel kan man se for seg at frykten ville blitt mindre, dersom informanten fikk en forutsigbar dato for

[Skriv her]

når en tunnel skal bygges. Manglende forutsigbarhet fører til usikkerhet, som igjen kan føre til en høyere opplevd risiko for mange.

Forutsigbarhet kan tolkes på ulike måter, utover Renns definisjon. Informant A sier hun hadde følt seg tryggere, dersom hun kunne forutse hvor på strekningen det var størst rasfare. Hun etterspør et farekart over strekningen. Dette er også et tegn på at forutsigbarhet kan skape trygghetsfølelse og dermed også påvirke risikopersepsjon.

Informant B mener at det er en viss enighet og harmoni mellom eksperter og lekfolk. Han sier at dersom de begynner med å bygge tunnel, så er svaret ja. Men dersom de ikke gjør det, er svaret nei. Informanten sier at grad av enighet og harmoni avgjøres politisk, fordi det er de nasjonale politikerne som er ansvarlige med bevilgning av penger til prosjektet. Her ser man konturene av kritisk tillit til nasjonale politikere, slik den er beskrevet av Fjæran og Aven (2020). Fjæran og Aven skriver at man gjerne har tillit til myndighetene, men at man samtidig har en kritisk holdning til dem. Informant B sier at nasjonale politikere er klar over bekymringene og antall ras på veistrekningen, og at myndighet og lokalbefolkning har samme mål om å sikre veistrekningen. Slik sett har informanten tillit til myndighetene, men tilliten er betinget. Usikkerhet rundt byggestart av tunnel er ikke i samsvar med Renn (2008) sin komponent om konsistens, og medfører kritisk holdning til myndighetene.

I dette tilfellet må en understreke forskjellen mellom ulike myndigheter. Informant B har tillit til Vegvesenet, at de planlegger ut fra pengene de blir tildelt. Grad av tillit påvirkes med andre ord av myndigheten nasjonale politikere.

På spørsmål om rettferdighet som en av Renns komponenter, mener han at alle som ønsker det, vil kunne få reell innflytelse på prosessen. Han nevner at alle kommuner har virksomheter som taler deres sak. De som vil, vil kunne få innflytelse på prosessen gjennom for eksempel lobbyvirksomhet. Informanten sier videre, at særlig Vegvesenet har all nødvendig kompetanse, og han har positive forventninger til Vegvesenets intensjoner om å sikre vegstrekningen. Her oppfylles komponentene godvilje og kompetanse. Når det kommer til nasjonale politikere, ser man en brist i komponenten objektivitet.

[Skriv her]

«Blir det mer tildelt der politikerne er fra? Ofte de samme som sitter i administrasjonen. Men man kan aldri ta noen på det. Men riksvei 13 har statistikken med seg, og da er jeg litt overgitt når det ikke innvilges mer penger.»

«Vi må angripe partiene! Politisk. Tallenes tale er klar. Rogalands farligste vei, på andreplass i Norge. Gjort undersøkelse for noen år siden. Husker ikke hvilken som var den farligste. Tror det var NRK.»

Informant B viser til en undersøkelse som plasserer veistrekningen på andreplass i Norge etter faregrad. Han mener denne undersøkelsen understreker hvorfor veistrekningen bør prioriteres i større grad enn nå. I tillegg spør han retorisk om politikerne tildeler mer penger til eget hjemsted. Dette gjør at komponenten objektivitet ikke er oppfylt.

Man ser at grad av tillit kan påvirke lekfolks risikopersepsjon, også for informant B. Han bekrefter at myndighetene og at Vegvesenet i særdeleshet er kompetente i sitt arbeid.

Kompetanse kan innebære ansvarlighet, kontroll og ivaretagelse av befolkningens trygghet. I så måte kan dette oppfylte kriteriet bidra til å senke risikopersepsjonen. Han sier at det viktigste rassikringsarbeidet skal ivareta, er tryggheten til folk. Denne tryggheten oppfylles dersom myndighetene utviser en større grad av forutsigbarhet i form av tunnelbygging. I likhet med flere andre informanter, nevner han sentralisering av skoler som enda et argument for å sikre veien raskt. Her ser man sikkerhetsmessig en manglende konsistent politikk – man gjør vedtak som øker risikoen for skredulykker på grunn av økt trafikk. Man burde fremskyndet bygging av tunnel som en forlengelse av sentraliseringsvedtaket, ifølge flere informanter.

Informant C bifaller differensiering av myndigheter, når det kommer til å dele lokalbefolkningens bekymringer og behov. Han mener at lokal- og fylkespolitikere deler deres bekymringer. Men han er mer usikker på de nasjonale politikerne, fordi de er langt unna og har flere veistrekninger å forholde seg til. Han forventer heller ikke at politikere nasjonalt skal ta deres perspektiv, men håper at lokale politikere kan løfte saken opp.

Angående Renns komponenter for tillit, ser man at komponenten godvilje er oppfylt. Han mener de har planer og ønsker om å komme i gang, her sikter han også til nasjonale politikere. Hun stoler derimot ikke helt på effektiviteten av å ta tunnelen inn i Nasjonal Transportplan, fordi det

[Skriv her]

kan ta veldig mange år før planene blir realisert. Med andre ord ser man også her en brist i komponenten konsistens.

«Men med Tysingvatnet i Årdal, så skjedde det en ulykke. En nordmann omkom, da ble det bevilga penger rett etterpå. Hvis det hadde skjedd en dødsulykke hadde det gått fortere. Er fortvila over at det må skje en tragedie før det skjer noe.»

Det informant C og flere informanter oppfatter som treghet i prosessen, kan bidra til en forhøyet risikopersepsjon. Man frykter at det må skje en dødsulykke for at det skal skje noe, flere informanter opplever utsettelsen av tunnel og uforutsigbarheten som fortvilende. Denne svekkede tilliten er rettet mot nasjonale politikere, og det understrekes av informant C at dette først og fremst er et økonomisk spørsmål for dem.

Komponenten nøytralitet er delvis oppfylt, informant C mener de er ganske objektive når de skal avgjøre hvilke prosjekter de skal prioritere. Det samme gjelder komponenten rettferdighet, om at alle parter er berørt. Han sier at de er med i prosessen ved å stemme på lokale politikere som blir deres talerør.

Angående Earle og Cvetkovich sin definisjon på tillit, indikerer informant C sine svar en viss skepsis. Han mener at risikoreguleringstiltaka som gjøres nå, ikke har offentlig aksept blant folk i Suldal. Han sier de bruker masse penger på ting som bare sikrer en bitteliten del, mens befolkningen heller ønsker en tunnel.

«Mens de sikrer en bit, kommer det ras lengre ned i veien, og forrige ras kom utenfor tunnelen som er planlagt. Hvis man skal bygge gjerde hver gang det kommer en stein, så blir man aldri ferdig»

Her ser man konturene av skepsis mot valg av risikoregulerende tiltak, og at man heller bør tenke langsiktig. Han sier at gjerder er vel og bra, men at tunnel hadde vært enda bedre. Aller helst vil han ha en tunnel som er lenger enn den som er vedtatt i NTP. Videre sier han at han ikke stoler helt på geologene når de sier at det er trygt å kjøre, det kommer alltid stein en annen plass.

[Skriv her]

Med andre ord er noen av komponentene til Renn oppfylt, men man ser også tegn til skepsis. Som man leste i delkapittelet om nærhet, har informant C en god del lokalkunnskap, og vet hvor på veien det er farligst. Her har han en høyere risikopersepsjon enn ellers. Det kan hende at hans skepsis mot fanggjerder fremfor tunnel har med hans lokalkunnskap å gjøre, at han har erfart at det kan komme ras utenfor fanggjerdene. Dermed ser man en viss sammenheng mellom informant C sin grad av tillit til myndighetene, og informantens risikopersepsjon.

Informant D føler til en viss grad at det hersker sympati og enighet knytta til sikring av veien. Hun sier at lokalbefolkningen har gode folk som taler vår sak, inn i fora og media. På en annen side, er hun ikke like sikker på om de nasjonale myndighetene deler hennes mål og bekymringer. På spørsmål om hun tror tiltaka som er gjort har offentlig aksept i Suldal, mener hun at mange er aggressive fordi de ikke blir prioritert, men at dette varierer fra person til person. Denne variasjonen kan man og se i svarene til mine informanter. I hvilken grad Earle og Cvetkovich sin definisjon på tillit er oppfylt blant befolkninga, er ikke nødvendigvis et samfunnsstrukturelt spørsmål. Grad av tillit kan koke ned til individuelle egenskaper og holdninger, noe man ser indikasjoner på blant mine informanter.

«Tja. De er jo ikke her, det er jo bare papirvedtak for dem.»

Her ser man hvordan en myndighet som er geografisk distansert, ikke nyter samme grad av tillit som lokale myndigheter. Likevel er enkelte av Renns komponenter oppfylt hos informant D. Hun har positive forventninger til særlig Vegvesenets intensjoner om å sikre veien, og tror at nasjonale politikere er ganske nøytrale til hvilke veiprojekter de prioriterer. Med andre ord er komponentene godvilje og objektivitet oppfylt. Hun har også tro på kompetansen, at neste generasjon vil ha tryggere veier enn henne. Videre føler hun at usikkerheten som befolkningen opplever, tas på alvor.

Informant E føler stort sett at myndighetene, herunder Vegvesenet og nasjonale myndigheter deler hans behov og bekymringer, og at dette gjenspeiles i tiltakene. Han er derimot mer bekymret for at flere ras går utenfor områdene som er sikra av fanggjerder, og spør seg derfor om de har kontroll på sikkerheten. Kontroll kan gå under kompetanse, en av Renns komponenter. Man kan tolke det slik, at denne komponenten ikke er helt oppfylt hos informanten. Videre har han positive forventninger til Vegvesenets intensjoner om å få veien

[Skriv her]

sikret, og sier de er på deres side. Nasjonale politikere er han mer usikker på, han sier blant annet at de ikke er nøytrale til hvilke veistrekninger som prioriteres.

«Nei. Oslo får mye mer. Det er der BNP skapes i Norge, der satses det mye, mye billigere å bygge der enn her. Vestlandet må grine for å få ting.»

Han mener altså at Oslo får mye mer enn Vestlandet, noe som indikerer at komponenten objektivitet ikke er oppfylt hos nasjonale politikere. Han har videre ingen formening knyttet til komponenten rettferdighet, men mener at myndighetene generelt har en godvilje til saken. Det råder en utålmodighet i befolkningen, ifølge informant E. Han sier det går for seint, og at folk er lei.

Informanten har en viss risikopersepsjon knyttet til veistrekningen, og det kan tenkes at denne risikopersepsjonen hadde blitt lavere om tryggheten i enda større grad ble ivaretatt. Han nevner ulike verdier han mener arbeidet bør ivareta, som kan kobles opp mot risikopersepsjon.

«Verdier som skaper ro og trygghet i befolkningen. At foreldrene ikke skal bekymre seg. Fjerne frykt, redsel, bidra til bedre helse, og sosialøkonomiske fordeler.»

Informanten nevner at prosessen går for tregt. Fortgang i arbeidet med tunnel, kan tenkes å fjerne frykt og redsel, slik informanten selv formulerer det. Her ser man hvordan tillitskomponenten konsistens kan påvirke risikopersepsjon.

Earle og Cvetkovich sin definisjon er også stort sett oppfylt hos informant F. Hun ser at de innrømmer at veien er farlig, men at enkelte myndighetsinstanser har feil hensikt med å sikre veien.

«NHO tenker bare økonomi. Utbedrer veien siden de vil tjene penger på det. Så de tenker bare penger, det er viktigere enn menneskeliv»

Komponenten godvilje er oppfylt for Vegvesenet sin del, fordi hun sier at dersom de får penger til sikringa, så kommer tunnelen med en gang. Derimot er hun skeptisk til hvorvidt komponenten nøytralitet er oppfylt, både med tanke på Vegvesenet og nasjonale politikere.

[Skriv her]

«Nå fikk vi jo motorvei for sykler i flate Stavanger. Og vegvesenet skal bruke millioner på utedo og rasteplasser for turister langs riksvei 13. Virker som de har mye mer penger på dilldall. De brukte penger på venterom som ingen bruker. Også sitter vi der og vet ikke om barna kommer hjem fra skolen. De har nok to sett med penger. Turister trenger ikke en do som ser ut som et kunstverk»

Her ser vi igjen kritikk mot prioriteringene som gjøres. Hun føler ikke at hennes bekymringer og behov imøtekommes, noe som preger hennes risikopersepsjon for rasfare. Når hun føler seg oversett av myndighetene, blir frykten større. Hun tror heller ikke de har noen reell stemme i prosessen. Komponenten konsistens er heller ikke oppfylt, noe som også har påvirket hennes risikopersepsjon.

«De må gi oss tunnelen, men når da? Den ble vedtatt flere år frem i tid. Vedtatt lenge siden, men datt ned på lista. Den burde blitt satt i gang med en gang.»

Informanten ønsker handling nå, og reagerer på manglende forutsigbarhet ved tunnelbyggingen. Manglende forutsigbarhet er noe som går igjen hos flere av informantene, mange føler seg oversett og alene om rasproblematikken. Selv om noen av tillitskomponentene til Renn ikke er oppfylt hos informant F, stoler hun på at informasjonen som Vegvesenet gir er riktig. Hun oppsøker også Vegvesenet, for å oppdatere seg på farekartet. Hun er også klar over at farekartet ikke innebærer noen garanti mot ras, men det kan hun heller ikke forvente.

«Når det er ras så kommer ambulansen med noen med hjerteinfarkt, men så bli ambulansen stående. Ja liv går foran penger! Ingen skal måtte være redd for sitt liv eller dø for denne strekningen!»

Dersom komponenten konsistens var oppfylt, ville kanskje informant F sin risikopersepsjon vært noe lavere. Hun mener at ting hadde blitt så mye bedre om de fikk en pålitelig dato for byggestart, og at denne datoen fremskyndes mest mulig. Avslutningsvis sier hun at de viktigste verdiene rassikringen skal ivareta, er liv og helse. Myndighetene må slutte å tenke penger, og heller prioritere menneskeliv. Man kan altså se at komponentene objektivitet og konsistens har stor påvirkning på informantens risikopersepsjon. Med objektivitet menes i dette tilfellet valg mellom verdiene helse og økonomi. Informanten opplever at det tenkes for mye på penger, og at det hadde følt trygghet om myndighetene prioriterte liv og helse i større grad.

[Skriv her]

Informant G tviler på at myndighetene og nasjonale myndigheter i særdeleshet deler hans mål og bekymringer fullt ut. Dette begrunner han med myndighetenes geografiske avstand til farekilden. Her ser man igjen hvordan avstand til farekilden påvirker risikopersepsjon. Med andre ord kan man si at Earle og Cvetkovich sin definisjon på tillit ikke helt er oppfylt hos informant G. Da jeg spurte om han syntes myndighetene er nøytrale med tanke på prioritering av veiprosjekter, sier han følgende:

«Det må være andre ting som teller mer. Antall folk som bor der, at trafikken skal flyte bedre hvor det er mye folk. Jeg ser jo hvor fantastisk flotte veier de har sørpå og østpå, der handler det mer om at det skal flyte. Ikke nødvendigvis sikkerhet. Så det føles ikke sånn at det blir prioritert på samme måten.»

Komponenten objektivitet kan tolkes vidt. Det handler ikke bare om hvem som blir prioritert, men også om hva som blir prioritert. Informanten har forståelse for prioriteringene som blir gjort i dag, med tanke på befolkningsmengde. Dette rimer med Vegvesenets utsagn om at det prioriteres mer penger der hvor det bor flest folk. Likevel synes informanten at fremkommelighet i for stor grad prioriteres foran sikkerhet. Dermed kan man se en viss brist i Renns komponent objektivitet. Informanten er ikke mot at man prioriterer trafikkflyt og fremkommelighet, men at det ikke skal gå på bekostning av sikkerheten andre steder. Han frykter at noen skal måtte dø for at veistrekninga skal prioriteres i form av fremskyndet tunnelbygging. Her ser man hvordan komponenten objektivitet også kan påvirke risikopersepsjonen. At man ikke føler seg prioritert, kan gjøre at man i enda større grad tenker katastrofepotensial, slik mange informanter gjør. Informanten understreker at det ikke er Vegvesenet som er flaskehalsen her, men de nasjonale politikerne. Dette rimer også med Vegvesenets uttalelser om at de også ønsker fortløpende i tunnelbyggingen. Det er nasjonale politikeres pengebevilgninger det står på.

Informant G har videre en forventning og tro på at myndighetene har gode intensjoner om å sikre veistrekningen, noe som indikerer at komponenten godvilje er oppfylt. Komponentens rettferdighet er også oppfylt, hvor informanten nevner lokalpolitikere som deres talerør. I tillegg nevner han NAF sin aksjon, som høstet en del oppmerksomhet. Likevel sier han at oppmerksomhet alene ikke hjelper, noe som indikerer at man ikke nødvendigvis har reell innflytelse på grunn av aksjoner.

[Skriv her]

«Jeg syns dette har vart altfor lenge. Det går altfor seint. Jeg tror det er så utrolig stor kompetanse på å bygge tunnel, så man må ikke finne opp noe, det er bare snakk om å bevilge pengene. For å si det på en veldig enkel måte, men her er det faktisk så ukomplisert at det er en tunnel som må bygges, det skjer jo hele tiden her til lands, så det er veldig overkommelig. Det er ikke en Ryfast som skal bygges, bare en tunnel.»

Her ser man at komponenten oppfattet kompetanse er oppfylt, at man vet nøyaktig hva som skal til, nemlig å bygge en tunnel. Den oppfylte komponenten oppfattet kompetanse brukes av informant G som et argument for at også komponenten konsistens burde vært oppfylt. Når man har kompetansen, er det ingen grunn til å utsette tunnelbygginga, som ifølge informanten er et veldig ukomplisert prosjekt. Han sier det handler om vilje til å faktisk gjennomføre dette, som mangler. Man kan altså se at komponenten godvilje delvis er oppfylt – man har gjerne en intensjon og et ønske om å trygge veistrekninga fra nasjonalt politisk hold, men ikke den nødvendige viljen som skal til for å gjøre ord til handling.

Komponentene er i varierende grad oppfylt hos informant G. Han sier at det er gledelig med tunnelen som er med i årets NTP, det er «fantastisk mye bedre enn ingenting». Dette har vært en lettelse for både ham og flere andre informanter, noe som indikerer at handling senker lekfolks risikopersepsjon noe. Komponentens konsistens, som handler om forutsigbarhet, er tilsynelatende en svært avgjørende komponent som påvirker lekfolks risikopersepsjon.

Informant H mener i likhet med flere andre, at grad av sympati og enighet mellom myndighet og lokalbefolkning varierer etter hvor lokal myndigheten er. Hun mener at lokalpolitikerne deler deres mål og bekymringer, men at nasjonale politikere «knappt vet hvem de er». Derfor er Earle og Cvetkovich sin definisjon på tillit oppfylt når det kommer til lokale myndigheter, i mindre grad nasjonale.

Hun tror videre at myndighetene gjør alt de kan for å sikre veien nå, og at man innen fem år kanskje har en tunnel. Her ser man altså en form for godvilje, hun har forventninger om myndighetenes intensjoner, at disse er gode. Hun sier at hun tror myndighetene gjør så godt de kan, og at de har mange veier å ta hensyn til. Komponentens kompetanse derimot, er hun mer skeptisk til:

[Skriv her]

«Nei, de har jo ikke så mye kunnskap. Det er en liten del av et stort land. Geologer har jo kunnskap om natur og sånn, så de skulle gjerne tatt seg en fottur oppover liene og kikket. Og når trafikken har økt så kraftig, så har det noe å si. Jeg syns det har økt.»

Her ser man en brist i komponenten oppfattet kompetanse. Hun mener at geologene i Vegvesenet burde brukt kompetansen sin bedre, ved å ta en tur oppover liene og kikket. I tillegg mener hun at myndighetene ikke har tatt hensyn til trafikkmengden, som informanten mener har økt kraftig. Komponentens nøytralitet er heller ikke oppfylt. I dette tilfellet handler det om prioritering mellom by og land, hvor informanten mener at byen prioriteres først.

«De er jo påvirket av sentralisering, så jeg tror ikke de prioriterer oss. De prioriterer by foran land, ikke helt objektive. Det er jo sterke interesseorganisasjoner som hjelper dem. Det var mye fokus fra Stavanger om barn som skulle på leirskole, ville ikke bruke veien. Men vi sender ungene våre på veien hver eneste dag! Dårlig prioritering når de vil ha nasjonal turistvei, og utedo, det er tulle. Vil heller ha en sikker vei som jeg kan kjøre på. Ja de lager det så fint og flott, mens vi risikerer å få en stein i hodet.»

Som tidligere nevnt, har ikke informant H en særlig høy risikopersepsjon for ras på veistrekningen. Men når hun får føre at Stavanger-barn får mye oppmerksomhet fordi de skal bruke veien i forbindelse med leirskole, så tenker hun på egne barn og deres fareeksponering hver eneste dag. Hun sier mener også, at de prioriterer feil prosjekter. Komponentens objektivitet er ikke oppfylt, og man ser hvordan det kan ha påvirket informantens risikopersepsjon.

Komponenten rettferdighet er heller ikke oppfylt, men her tar informant H selvkritikk på at de burde gjort mer for å påvirke. Hun sier det er deres egen feil at de ikke brenner nok for saken, og da får de ikke like mye innflytelse på prosessen. Beslutningene som tas er heller ikke av god nok kvalitet, fordi alt tar for lang tid, og det er hele tiden utsettelse. Brist i komponenten kvalitet henger i dette tilfellet nøye sammen med komponenten konsistens.

«De utsetter ting, mye fram og tilbake. Hadde sagt at innen en viss dato, at 1.1 2023 begynner vi på veien, så er det helt flott, jeg forholdet meg til det. Men nå da, ja vi er inne på en plan, men hva har det å si?»

[Skriv her]

Her ser man igjen hvor viktig det er for mange informanter å ha forutsigbarhet, en konkret dato å forholde seg til. Man ser indikasjoner på at dette også ville senket lekfolks risikopersepsjon, økt trygghetsfølelsen. Tilliten til Nasjonal Transportplan er laber, fordi de ikke klarer å stole på at tunnelen faktisk skal bygges, og de vet heller ikke når. Når man i tillegg har barn som bruker veien, er risikopersepsjonen kanskje enda høyere.

Komponentene objektivitet, rettferdighet, konsistens og kompetanse er altså ikke oppfylt hos informant H. Godvilje er mer oppfylt, i form av gode intensjoner om å sikre veistrekningen. Likevel mangler handling, noe som gjør at informanten med tanke på Renns komponenter ikke har så mye tillit til ansvarlige myndigheter, særlig nasjonale politikere. Man må dog legge til, at risikopersepsjonen til H er lav, så begrenset tillit har ikke nødvendigvis hatt en betydelig påvirkning på informantens risikopersepsjon.

Informant I føler delvis at myndighetene deles hans mål og bekymringer. Han sier at veistrekningen er Norges 3. farligste vei, og at dette burde være nok til å prioritere dem raskere. Han sier at de blir overkjørt av nasjonale myndigheter. Angående Renns fem komponenter, er ikke komponenten godvilje oppfylt. Når han blir spurt om myndighetenes kompetanse, sier han «det ville vært frekt å si noe annet», men at de gjerne prioriterer feil.

Han har forståelse for at de prioriterer utbedring av veier og sykkelvei der det bor mange folk, men sier at dette er trivielle ting. Myndighetene burde i større grad prioritert sikkerhet fremfor trivielle ting, ifølge informanten. Her ser man en brist i komponenten nøytralitet. Han sier videre at *«det skjer forferdelig lite i løpet av 20 år»*, noe som strider mot komponenten konsistens. Derfor kan man si at informanten ikke har stor grad av tillit til myndighetene, med tanke på Renns komponenter.

Funn

Lokalbefolkningen har i varierende grad tillit til myndighetene. Vegvesenet som fagmyndighet kommer best ut, mange oppfatter dem som kompetente og «på deres side» i saken. Intervjuene med en av representantene Vegvesenet bekrefter også en liknende risikopersepsjon som lokalbefolkningen. Nasjonale politikere nyter en mindre grad av tillit. Særlig komponentene konsistens og objektivitet er i liten grad oppfylt, og dette ser ut til å forhøye risikopersepsjonen hos enkelte. Prioriteringen mellom by og land, sikkerhet og fremkommelighet, er det største hinderet for tillit til nasjonale politikere. Manglende forutsigbarhet med tanke på tunnelbygging

[Skriv her]

er det andre store hinderet. En skal være forsiktig med å understreke noen sikker kausaleffekt mellom tillit og risikopersepsjon, men flere informanter uttrykker å være engstelige for at nasjonal myndighet ikke bryr seg nok om dem. Annerledes prioritering og en konkret dato for byggestart av tunnel kan muligens være bidragsytere for lavere risikopersepsjon.

Konklusjon

Min studie hadde som formål å studere hvilke faktorer som påvirker veibrukeres risikopersepsjon i forbindelse med nedfall på vei. Med utgangspunkt i nevnte formål har jeg besvart følgende problemstilling:

«Hvordan er veibrukernes risikopersepsjon i forbindelse med nedfall på vei, og hva kan påvirke denne?»

Ved hjelp av forskningsspørsmålene har jeg kartlagt hvordan faktorene nærhet, informasjonskilder, påvirkningsmuligheter og tillit har en påvirkning på veibrukernes risikopersepsjon. Basert på nevnte faktorer, vil jeg i følgende avsnitt konkludere med noen sentrale funn som forklarer veibrukernes risikopersepsjon.

Fra faktoren *nærhet* kommer det frem at særlig nylige hendelser er med på å forhøye brukernes risikopersepsjon. Særlig de første dagene etter et ras er kritiske, deretter går risikopersepsjonen tilbake til «normalen». Indirekte erfaring i form av mediefokus og rollen som pårørende er også sentrale element.

Fra faktoren *informasjonskilder* finner man at brukerne i stor grad henter informasjon som forsterker og anerkjenner deres risikopersepsjon. Lokalavisen Suldalsposten fokuserer i likhet med flere av brukerne mer på konsekvens enn sannsynlighet. Fagetaten Vegvesenet brukes i mindre grad som informasjonskilde, noe som dels kan ha med ulik risikotilnærming å gjøre.

Fra faktoren *påvirkningsmulighet* finner man at grad av personlig innflytelse ikke har særlig påvirkning for flere brukeres risikopersepsjon. Flere brukere omtaler lokalpolitikere som talerør inn til Stortinget, og at dette er tilstrekkelig. Likevel ser man at følelsen av å bli hørt og sett fra nasjonalt hold bidrar til en trygghetsfølelse hos enkelte. Rekruttering til informasjonsmøter i regi av nasjonale aktører som Vegvesenet eller stortingspolitikere kan være en bidragsyter for lavere risikopersepsjon.

[Skriv her]

Fra faktoren *tillit* ser man at særlig komponentene *objektivitet* og *konsistens* i liten grad er oppfylt. Risikopersepsjonen ville blitt lavere dersom veibrukerne i Suldal i større grad følte seg prioritert. Særlig prioritering mellom dimensjonene by og land, og sikkerhet og fremkommelighet er av betydning her. *Konsistensen* spiller en rolle i form av forutsigbarhet med byggestart av tunnel.

Særlig interessant var funnene om at risiko for lekfolk er mer enn sannsynligheter. Lekfolkets mediepreferanser, hvor lokalavisa Suldalsposten er den foretrukne informasjonskilden, antyder også en avstand mellom lekfolk og fageksperter angående risikopersepsjon. Veibrukere tenker i større grad på konsekvens og psykologiske aspekter, noe fagmyndigheter som Statens Vegvesen kunne lagt til grunn i sin risikokommunikasjon. Nylige hendelser har også en stor betydning for lekfolkets risikopersepsjon, den er betydelig høyere kort tid etter at et skred har gått.

Forslag til videre forskning

Oppgavens omfang begrenset seg til å omhandle veistrekningen mellom Erfjord og Sand i Suldal kommune. Det kan være behov for ytterligere forskning knytta til risikopersepsjon i andre populasjoner enn i Suldal. Dette vil kunne gi en enda dypere innsikt innen feltet risikopersepsjon og nedfall på vei. Konklusjonen min fremmer behov for videre forskning, særlig knyttet til relasjonen mellom lekfolk og eksperter. Det ville vært særlig interessant å sett nærmere på lekfolkets informasjonsinnhenting på andre risikobaserte felt, og i hvilken grad ekspertene når frem til lekfolket med sin risikokommunikasjon og offentlige møtevirksomhet. Påvirkningen myndighetenes oppfattede objektivitet og konsistens har på lekfolkets risikopersepsjon vil også være interessant å forske videre på, med styrket sympati og enighet mellom lekfolk og eksperter som formål.

[Skriv her]

Litteraturliste

Amundsen og Bjørnskau, 2003. *Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet*. Transportøkonomisk institutt: Oslo. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/131375-1135063699/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2003/622-2003/622-2003-sam.pdf>

Amundsen og Vaa. (2016). *Utrygghet og risiko i transport*. Transportøkonomisk institutt: Oslo. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=43999>

Aven, Terje & Renn, Ortwin. (2010). Risk Management and Governance. 10.1007/978-3-642-13926-0.

Blaeij, A. & Vuuren, D. (2003). Risk perception of traffic participants, *Accident Analysis & Prevention*, 2003, side 167-175. Hentet fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457501001002>

Blaikie, Norman & Priest, Jan. (2019). *Designing social research* (3. utgave). Cambridge: Polity Press

Bjørn-Andersen, N: *Informationssystemer for beslutningstagning*, Nyt Nordisk Forlag, København 1974

Dahlum, Sirianne: *validitet* i *Store norske leksikon* på snl.no. Hentet 10. juni 2021 fra <https://snl.no/validitet>

Earle & Cvetkovich (1995). *Social Trust: Toward a cosmopolitan Society*. Praeger: London.

Enderud, Harald. *Beslutninger i organisasjoner - i adfærdsteoretisk perspektiv*. Samfunnslittatur, 1986

Fjæran, Lisbet; Aven, Terje (2020). Creating conditions for critical trust— How an uncertainty-based risk perspective relates to dimensions and types of trust. *Safety Science*. ISSN 0925-7535. Volum 133. Hefte January 2021.s.1-12.

DOI: [10.1016/j.ssci.2020.105008](https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.105008)

[Skriv her]

Gutscher, H. & Earle, T. (2005) Perception of risk: the influence of general trust, and general confidence, *Journal of Risk Research*, 8:2, 145-156. Hentet fra:

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1366987032000105315>

Halvorsen, Knut. (2008). *Å forske på samfunnet*. Cappelen Forlag as, Oslo.

Holme og Solvang, 1991. *Metodevalg og metodebruk*. Tano Aschehoug. 2. utgave.

Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utgave). Oslo: Cappelen Damm

Jasanoff, Sheila (1998): The political science of risk perception, *Reliability Engineering & System Safety*, 59(1), 91-99. Hentet fra:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0951832097001294>

Kalleberg, Ragnvald og Holter, Harriet. (1996). *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*.

Oslo: Universitetsforlaget

Kasperson, R., Renn, O., Slovic, P., Brown, O., Emel, J., Goble, R., Kasperson, J., og Ratick, S. (1988). The Social Amplification of Risk. A Conceptual Framework *Risk Analysis*, Vol. 8, No.2, 1988

Kasperson, Roger & Renn, Ortwin & Slovic, Paul & Brown, Halina & Emel, Jacque & Goble, Robert & Kasperson, Jeanne & Ratick, Samuel. (2010). The social amplification of risk.

Lotherington, Ann Therese. (1990). *Intervju som metode*. Tromsø: Forut

Malt, Ulrik; Grønmo, Sigmund: *strukturert intervju* i *Store norske leksikon* på snl.no.

Hentet 1. juni 2021 fra https://snl.no/strukturert_intervju

Oliveira, Jose & Paleo, Urbano. (2016). *Lost in participation: How local knowledge was overlooked in land use planning and risk governance in Tōhoku, Japan*. Volum 52, 543-551.

Hentet fra: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2014.09.023>.

[Skriv her]

Poortinga, Wouter & Pidgeon, Nick. (2003). Exploring the Dimensionality of Trust in Risk Regulation. *Risk analysis: an official publication of the Society for Risk Analysis*. 23. 961-72. 10.1111/1539-6924.00373.

Qu, S. Q., & Dumay, J. (2011). The qualitative research interview. *Qualitative Research in Accounting and Management*, 8(3), 238-264. <https://doi.org/10.1108/11766091111162070>

Renn, Ortwin. (2008). *Risk Governance – Coping with Uncertainty in a complex world*. Routledge: New York.

Renn, Ortwin & Levine, Debra. (2010). Trust and credibility in risk communication. 10.1007/978-94-009-1952-5_10.

Regjeringen. (2021). Nasjonal Transportplan 2022-2033. <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/>

Rousseau, Denise & Sitkin, Sim & Burt, Ronald & Camerer, Colin. (1998). Not So Different After All: A Cross-discipline View of Trust. *Academy of Management Review*. 23. 10.5465/AMR.1998.926617.

Scolobig, A., & Thompson, M., & Linnerooth-Bayer, J. (2016). "[Compromise not consensus: designing a participatory process for landslide risk mitigation](#)," *Natural Hazards: Journal of the International Society for the Prevention and Mitigation of Natural Hazards*, Springer; International Society for the Prevention and Mitigation of Natural Hazards, vol. 81(1), side 45-68, April.

Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1976). Cognitive processes and societal risk taking. In J. S. Carroll & J. W. Payne (Eds.), *Cognition and social behavior* (pp. 165- 184). Potomac, MD: Erlbaum.

Slovic, P., Fischhoff, B., Lichtenstein, S. (1984). *Behavioral decision theory perspectives on risk and safety*, *Acta Psychologica*, 56(1-3), 183-203. Hentet fra: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0001691884900180>

[Skriv her]

Slovic, Paul. (1990). Perceptions of Risk: Reflections on the Psychometric Paradigm Decision Research 1201 Oak Street Eugene, Oregon 97401

Slovic, P (1999): Trust, Emotion, Sex, Politics, and Science: Surveying the Risk-Assessment Battlefield. *Risk Anal* 19, 689–701. Hentet fra:

<https://link.springer.com/article/10.1023/A:1007041821623>

Statens Vegvesen. (2017). PLANSKILDING Prosjekt: Rv. 13 rassikring Lovraeidet-Rødsliane

<http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1134/201502/Dokumenter/R%C3%B8dsliane%20planskildring.pdf>

Statens vegvesen. (2019). Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest.

<https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/skredfare-langs-riks-og-fylkesvei-er-kartlagt>

Stokka, Magnus. (2021). *PROBLEM: Riksveg 13 har vore eit stort problem for både lokalbefolkning og politikarar i Suldal. Tysdag kom det nok ein gong eit stort steinras i området.* Bilde hentet fra: <https://www.nrk.no/rogaland/foreldre-er-uroa-over-rasutsett-riksveg-13-i-suldal.-no-onskjer-sand-skule-ny-bussrute-1.15389415>

Sunde, M., & Thunold, S. (2020). *Å leve ved Norges farligste fjell - En studie av risikopersepsjon og fjellskred* (Masteroppgave). Universitetet i Stavanger, Stavanger.

Thagaard, Tove. (1998). *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget

Thagaard, Tove. (2015). *Systematikk og innlevelse - En innføring i kvalitativ metode* (4. utgave). Bergen: Fagbokforlaget.

Wachinger, G & Renn, O (2010): Risk Perception and Natural Hazards. CapHaz-Net WP3 Report, DIALOGIK Non-Profit Institute for Communication and Cooperative Research, Stuttgart. Hentet fra:

https://www.researchgate.net/publication/228827276_Risk_perception_of_natural_hazards

[Skriv her]

Weiner, R. (1993). "Comment on Sheila Jasanoffs Guest Editorial," Risk Analysis 13, 495-496

Vedlegg 1 - Intervjuguide (lokalbefolkning)

1: Innledende spørsmål:

- Kan du fortelle litt om din bakgrunn. Hva er ditt forhold til vegstrekningen?
- Bruker du riksvei 13 Erfjord-Sand?
 - o Hvis ja, hvorfor?
 - o Hvor ofte bruker du veien?
 - o Har du noen i nær relasjon som bruker vegen?

2: Risikopersepsjon

Hva føler du når du bruker vegen? Opplevelse

Har raset som gikk nylig påvirket din bruk?

Har det påvirket atferden?

- Mener du at riksvei 13 Erfjord-Sand er farligere enn andre vegstrekninger i nærheten?
- Hvor sannsynlig er det at du eller noen du kjenner blir rammet av et skred på RV13?
- Er du redd når du bruker veien?
- Hvilke konsekvenser frykter du?
- Kan du selv gjøre tiltak for å bedre sikkerheten på vegen? (kontroll)
- Hvilke informasjonskanaler bruker du når du vil lære mer om vegstrekningen?
- Har du selv vært involvert i en ulykke på rv.13, eller kjenner du til andre som har vært involvert?
- Hvilken hendelse er du mest redd for?
 - o Føler du deg kompetent nok til å håndtere en slik hendelse?
- Hvordan vurderer du katastrofepotensialet?
- Hvordan vurderer du myndighetenes arbeid med å sikre vegen?
- Er du enig i tiltakene?
- Er vurderingene bak tiltakene komplekse og uforståelige?
- Hva mener du bør gjøres for å sikre vegen?
- Hvilken rolle spiller økonomi og arbeidet med å sikre vegen?
- Bruker du, eller har du vurdert alternative kjøreruter?

3: Det kommunikative beslutningsidealet

Kjenner du til prosesser knyttet til rassikring?

Har det vært møter, har du vært inkludert?

Har det vært folkemøter, muligheter for innspill?

- Føler du deg inkludert i beslutningsprosessen?
- Hvor tidlig i prosessen har du eventuelt blitt involvert?
- Føler du at dine meninger teller like mye som myndighetenes meninger? (reell innflytelse?)

[Skriv her]

- Dersom du er involvert i beslutningsprosessen, hvordan foregår den? Åpen debattarena, rekruttering av beslutningsdeltakere?
- Føler du at myndighetene deler dine mål og bekymringer, og at dette gjenspeiles i beslutningene som tas?
- Blir du løpende oppdatert på beslutningsprosessen?
- Blir du hørt?
- Hvem har siste ordet?

4: Tillit

- Har du positive forventninger til myndighetenes intensjoner om å sikre vegstrekningen, herunder Statens Vegvesen, politikere og annen myndighet?
- Hvordan vurderer du myndighetenes kompetanse knyttet til sikring av RV 13? (kompetanse)
- Hvilken grad av nøytralitet sporer du i beslutningsprosessene, fravær av partiskhet? (objektivitet)
- Er alle berørte parter involvert i beslutningsprosessen? (rettferdighet)
- Er beslutningene av god kvalitet?
- Imøtekomes dine bekymringer og behov?
- Har beslutningene offentlig aksept?
- Er beslutningene forutsigbare (konsistens)
- Føler du at myndighetene har de beste intensjoner for å ivareta befolkningens sikkerhet på best mulig måte?
- Føler du at det hersker sympati og enighet?
- Er du bekymret for at myndighetene ikke bryr seg nok om dine behov for trygghet?
- Er du kritisk til arbeidet med risikoregulering og reduksjon av risiko?
- Oppsøker du heller alternative nyhetskilder?
- Tar myndighetene hensyn til usikkerheten lokalbefolkningen opplever?
- Forstår du myndighetenes beregninger og språk?
- Hvilke verdier mener du arbeidet bør ivareta?

Er det noe du til tilføye?

Vedlegg 2 – Intervjuguide (Statens Vegvesen)

1. Innledende spørsmål:
 - Bakgrunnen for at du jobber her?
 - Tidligere arbeidsgivere?
 - Hvilke erfaringer har du i din jobb i Vegvesenet?
 - Rollen din i Statens Vegvesen
 - Hvor lenge har du jobbet innenfor fagfeltet rassikring, evt. Rassikring av riksvei 13?
 -
2. Kan du si noe om Vegvesenets ansvar knyttet til rassikring av veg?
 - o Hva vektlegges spesielt?

Risikopersepsjon

[Skriv her]

1. Mener du at riksvei 13 Lovraeidet-Rødsliane er farligere enn andre vegstrekninger i området?
 - Hvis ja, hvorfor? Eksempler?
2. Har du i løpet av din yrkeskarriere vært direkte eller indirekte involvert i en skredulykke? Eventuelt på RV13?
 - Hvis ja, hvordan har dette påvirket ditt arbeid med rassikring av veg?
3. Har du kjennskap til ulykker der Statens Vegvesen har vært involvert i håndteringen? Eventuelt på RV13?
4. Hvilken hendelse er du mest redd for skal inntreffe med en rasulykke på RV13?
 - Hva er største risikofaktor?
5. Hvordan vurderer du katastrofepotensialet?
6. Tror du forståelsen av rasfare er ulik mellom Vegvesenet og lokalbefolkning?
 - Hvis ja, hvordan er den ulik?
7. Tror du rasfare og tiltak påvirker lokalbefolkningens bruk av vegen? (risikoatferd)
8. Hvilken rolle spiller økonomi i rassikringen?
9. Hva mener du bør gjøres for å sikre vegen?

Kommunikativt beslutningsideal

- Hvem inkluderes i beslutningsprosessen om å rassikre riksvei 13?
- Hvor tidlig i prosessen har lokalbefolkningen eventuelt blitt involvert?
- Teller alle meninger like mye i beslutningsprosessen?
- Hvilke faktorer påvirker den endelige beslutningen?
- Deler du som ansatt i Vegvesenet lokalbefolkningens mål og bekymringer, og hvordan påvirker dette beslutningsprosessen?
- Blir alle deltakere i beslutningsprosessen løpende oppdatert på denne?
- Hvem har siste ordet?
- Føler du at lokalbefolkningen blir hørt?

Er det noe du vil tilføye?