



Risikopersepsjon og effektiv atferdspåvirkning

Björg-Elin Moen
bjorg-elin@mot.no



Agenda

- Er risikopersepsjon forbundet med atferd?
- Hva påvirker risikovurderinger?
- Hvordan påvirke atferd?

Edderkopper skremmer mer enn terror

(VG Nett) Britene har større angst for krypende edderkopper enn for et mulig terrorangrep, viser undersøkelse.

AV ROBIN STENERSEN



SKRUMMER MIST: Edderkopp, her en tarantella. Foto: VG





Risiko

■ Komplekst

- Viktig å forstå risikopersepsjon for å kommunisere risiko til ut til befolkningen
- Teorier om risiko legger til grunn at det er en sammenheng mellom risikovurdering og risikotaking

■ Funn

- Alder og kjønnsforskjeller i risikopersepsjon og i risikotaking
- Mennesker kompensere når risiko er redusert

Teoretisk bakgrunn



© Original Artist
Reproduction rights obtainable from
www.CartoonStock.com



"Risky? Good lord, no! We're going to make a fortune!"



Utvalg

- Representative utvalg av den norske befolkning
- Utvalg 1: $n = 1716$ (svar = 38%)
- Utvalg 2: $n = 510$ (svar = 52%)

Tabell 1: Sannsynlighet, konsekvens, bekymring og generell risikopersepsjon – selv og andre

| | Sannsynlighet | | Konsekvens | | Bekymring | | Risiko persepsjon |
|---------------|---------------|-------|------------|-------|-----------|-------|----------------------|
| | Selv | Andre | Selv | Andre | Selv | Andre | |
| - Fly | | | | | | | |
| - Tog | | | | | | | |
| - Buss | | | | | | | |
| - Ferge | | | | | | | |
| - Hurtigbåt | | | | | | | |
| - Egen bil | | | | | | | |
| - Motorsykkel | | | | | | | |
| - Scooter | | | | | | | |
| - Sykkel | | | | | | | |
| - Fotgjenger | | | | | | | |

Tabell 1: Sannsynlighet, konsekvens, bekymring og generell risikopersepsjon – selv og andre

| | Sannsynlighet | | Konsekvens | | Bekymring | | Risiko persepsjon |
|---------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| | Selv | Andre | Selv | Andre | Selv | Andre | |
| - Fly | 1,90 | 2,08 | 6,78 | 6,39 | 2,73 | 3,09 | 2,63 |
| - Tog | 2,07 | 2,70 | 5,25 | 4,98 | 2,12 | 2,50 | 2,61 |
| - Buss | 2,76 | 3,44 | 4,51 | 4,42 | 2,20 | 2,61 | 3,00 |
| - Ferge | 2,24 | 2,69 | 4,81 | 4,23 | 2,20 | 2,56 | 2,73 |
| - Hurtigbåt | 2,51 | 3,07 | 5,24 | 4,67 | 2,43 | 2,89 | 2,99 |
| - Egen bil | 3,86 | 4,72 | 4,69 | 4,29 | 2,85 | 3,27 | 3,84 |
| - Motorsykkel | 3,88 | 5,34 | 5,68 | 5,36 | 3,56 | 4,41 | 4,40 |
| - Scooter | 3,69 | 5,16 | 5,15 | 4,96 | 3,25 | 3,99 | 4,13 |
| - Sykkel | 3,61 | 4,66 | 4,20 | 4,05 | 3,64 | 3,16 | 3,49 |
| - Fotgjenger | 3,42 | 4,16 | 4,46 | 4,20 | 2,32 | 2,78 | 3,27 |

Tabell 2: Regresjonsanalyse av kollektiv og privat transport - selv

| | | Beta | t-verdi | Forklart varians (%) |
|------------------------|---------------|------|---------------------|-------------------------|
| Kollektiv ^a | Bekymring | ,49 | 10,9 ^{***} | 36,2 |
| | Sannsynlighet | ,26 | 5,7 ^{***} | 42,1 |
| Privat ^b | Bekymring | ,37 | 9,6 ^{***} | 35,3 |
| | Sannsynlighet | ,35 | 9,6 ^{***} | 46,0 |
| | Konsekvens | ,16 | 4,8 ^{***} | 48,2 |

Avhengig variabel: generell risikopersepsjon kollektiv^a og privat^b

Tabell 3: Regresjonsanalyse for kollektiv og privat transport – kjønnsforskjeller

| | | | Beta | t-verdi | Forklart varians (%) |
|---------|------------------------|---------------|------|---------|----------------------|
| Kvinner | Kollektiv ^a | Bekymring | ,30 | 8,07** | 30,2 |
| | | Sannsynlighet | ,27 | 5,13** | 36,3 |
| | Privat ^b | Bekymring | ,40 | 7,73** | 37,6 |
| | | Sannsynlighet | ,29 | 5,94** | 45,6 |
| | | Konsekvens | ,22 | 4,57** | 49,5 |
| Menn | Kollektiv ^a | | | | |
| | Privat ^b | | | | |

Avhengig variabel: Generell risikopersepsjon kollektiv^a og privat^b

**= p < .05

Tabell 3: Regresjonsanalyse for kollektiv og privat transport – kjønnsforskjeller

| | | | Beta | t-verdi | Forklart varians (%) |
|---------|------------------------|---------------|------|---------------------|-------------------------|
| Kvinner | Kollektiv ^a | Bekymring | ,30 | 8,07 ^{***} | 30,2 |
| | | Sannsynlighet | ,27 | 5,13 ^{***} | 36,3 |
| | Privat ^b | Bekymring | ,40 | 7,73 ^{***} | 37,6 |
| | | Sannsynlighet | ,29 | 5,94 ^{***} | 45,6 |
| | | Konsekvens | ,22 | 4,57 ^{**} | 49,5 |
| | | | | | |
| Menn | Kollektiv ^a | Sannsynlighet | ,35 | ,48 ^{***} | 43,3 |
| | | Bekymring | ,34 | ,30 ^{***} | 50,3 |
| | | Konsekvens | ,16 | ,14 ^{**} | 52,0 |
| | Privat ^b | Sannsynlighet | ,44 | ,30 ^{***} | 38,4 |
| | | Bekymring | ,30 | ,44 ^{**} | 46,7 |
| | | Konsekvens | ,12 | ,12 ^{***} | 47,8 |

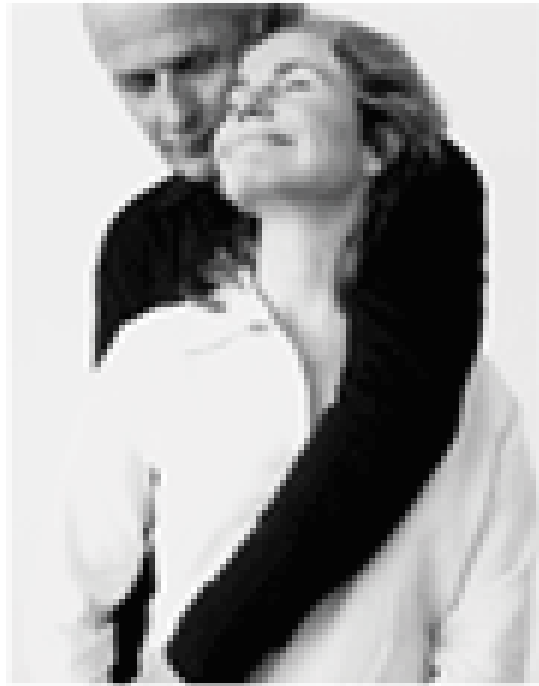
Avhengig variabel: Generell risikop ersepsjon kollektiv^a og privat^b

***= $p < .05$

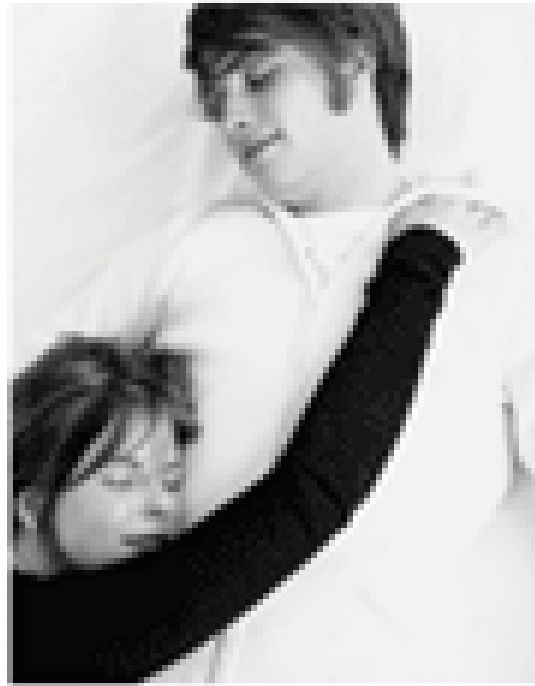


Konklusjoner

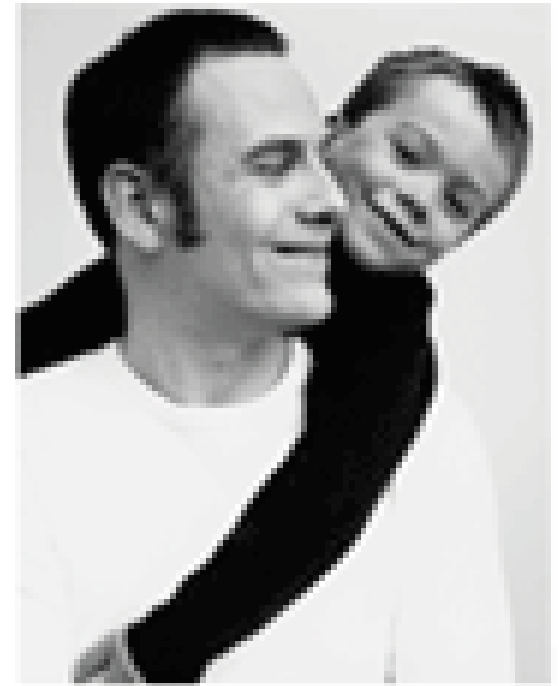
- Bekymring er viktig for risikopersepsjon
- Kjønnforskjeller
 - Kvinner – bekymring/affektivitet
 - Menn – sannsynlighetsvurdering
- Aldersforskjeller



Husk bilbelte



Husk bilbelte



Husk bilbelte



Risikopersepsjon → risikotaking

- Øke nivå av prediktabilitet
 - Subjektiv risiko vs generell risiko
 - Egenvurdering og objektive tester
 - Minimere effekten av gruppestørrelse
 - Spesifikke spørsmål om risikopersepsjon og risikotaking
 - Målrettet kommunikasjon mot de som er under opplæring
- Reduserer nivå av prediktabilitet
 - Generell risikovurdering
 - Udefinert gruppe (får effekt av gruppestørrelse)
 - Ikke tidsspesifikk
 - Når risikokilden er ansett som frivillig og kontrollerbar av ferdigheter

