

A17214 - Åpen

Rapport

Trafikantenes syn på personlig integritet i transportsystemet

Forfattere

Solveig Meland
Liv Øvstedal



SINTEF Teknologi og samfunn
Transportforskning

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S P Andersens veg 5
7031 Trondheim
Telefon: 73 59 03 00
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

TITTEL

Trafikantenes syn på personlig integritet i transportsystemet

FORFATTER(E)

Solveig Meland, Liv Øvstedal

OPPDRAKSGIVER(E)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

RAPPORTNR. SINTEF A17214	GRADERING Åpen	OPPDRAKSGIVERS REF. Marianne Stølan Rostoft / Kjersti Bakken	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-05061-5	PROSJEKTNR. 503737	ANTALL SIDER OG BILAG 86 + vedlegg
ELEKTRONISK ARKIVKODE Rapport.doc		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Liv Øvstedal <i>Liv Øvstedal</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Trond Foss <i>Trond Foss</i>
ARKIVKODE 503737	DATO Desember 2010	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Ragnhild Wahl (forskningsssjef) <i>Ragnhild Wahl</i>	

Rapporten dokumenterer en litteraturundersøkelse og en spørreundersøkelse om personopplysninger og personvern for trafikanter, som en del av Vegdirektoratets etatsprosjekt om personvern og trafikk. Funn fra litteraturundersøkelsen peker på at variasjon i aksept kan knyttes til forhold ved befolkningen, ved personopplysningene og behandlingen av disse, og ved tiltaket disse opplysningene er knyttet til.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført som en webbasert undersøkelse med 1 011 respondenter i alderen 15 - 87 år, rekruttert gjennom et etablert webpanel med et representativt utvalg fra hele landet. Deltakerne har erfaring fra ulike trafikanroller som fotgjenger, kollektivtrafikkant, bilfører og -passasjer, og studien supplerer samtidige undersøkelser av bilføreres aksept av trafikksikkerhetstiltak. Ved å spørre mange får man informasjon om det generelle akseptnivået i befolkningen og en indikasjon på hvilke typer tiltak man kan få gjennomslag for.

De som har erfaringer med personopplysninger som har kommet på avveie, enten egne erfaringer eller fra familie og venner, er gjennomgående mer skeptisk til all innsamling av data. Det samme gjelder de som ofte bekymrer seg for at det skal skje og som vurderer konsekvensene som alvorlige. De fleste oppfatter det som viktig å skjerme personnummer, helseopplysninger, opplysninger om egen økonomi og om hvor man har vært. Det er stor aksept for kameraovervåking både som tiltak mot terror, kriminalitet, fartsovervåking og overvåking for miljøtiltak i trafikken.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Transportpolitikk	Transport policy
EGENVALGTE	Personvern	Privacy protection
	Spørreundersøkelse	Survey
	Aksept	Acceptance

FORORD

I denne rapporten dokumenteres en litteraturstudie og en intervjuundersøkelse som er gjennomført i regi av prosjektet Personvern og trafikk ved SINTEF. Dette inngår i Statens vegvesens etatsprosjekt med samme navn. Prosjektet ved SINTEF består av flere delprosjekt der ulike sider ved personopplysninger i trafikk belyses. Denne rapporten dokumenterer aktivitetene i prosjektets Arbeidspakke 4, Brukernes oppfatning.

Prosjektgruppa hos SINTEF har bestått av prosjektleder Liv Øvstedal, prosjektmedarbeidere Solveig Meland, Trond Foss og Lone-Eirin Lervåg, og rådgivere Lillian Fjerdings og Martin Gilje Jaatun. Anders Mausethagen har deltatt i de innledende dataanalysene. Rapporten er kvalitetssikret av Trond Foss. Norstat ved Roar Teige har bidratt med den praktiske gjennomføringen av datainnsamling for undersøkelsen som presenteres i denne rapporten.

Kontaktpersoner hos Statens vegvesen har vært Marianne Stølan Rostoft og Kjersti Bakken i Vegdirektoratet. Det er opprettet en referansegruppe for Statens vegvesens etatsprosjekt med følgende deltakere:

Sveinung Stangeland, Politidirektoratet

Hågen Thomas Ljøgodt /Rune Vidar Bråthen, Datatilsynet

Mona Høegh Amundsen, DSB

Christine Hafskjold, Teknologirådet

Tore Vaaje, Gjensidige forsikring AS

Bård Morten Johansen, Trygg Trafikk

Trondheim, desember 2010

Ragnhild Wahl
Forskningssjef

SAMMENDRAG

Denne rapporten dokumenterer en litteraturundersøkelse og en spørreundersøkelse om personopplysninger og personvern for trafikanter, som del av Vegdirektoratets etatsprosjekt om personvern og trafikk. Funn fra litteraturundersøkelsen (kapittel 2) peker på at variasjon i aksept kan knyttes til forhold ved *befolkningen*, ved personopplysningene og *behandlingen* av disse, og ved *tiltaket* disse opplysningene er knyttet til. Spørreundersøkelsen supplerer undersøkelser gjennomført av TØI og IRIS om bilføreres forhold til trafikksikkerhetstiltak. Mens disse undersøkelsene kun ser på bilførerne, omfatter denne undersøkelsen omfatter ulike trafikantroller som fotgjengere, kollektivtrafikanter og som fører eller passasjer i bil.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført som en webbasert undersøkelse med 1 011 respondenter i alderen 15 - 87 år rekruttert gjennom et etablert webpanel. Metode og datagrunnlag er presentert i kapittel 3 og bakgrunnsdata om respondentene i kapittel 4.

Erfaringer og bevissthet i befolkningen

Nesten alle har lest om situasjoner der personopplysninger har kommet på avveie, og flertallet har hørt om det. Likevel sier en av fire at de aldri har tenkt på det. 14 % har opplevd at det har skjedd med dem selv, og 22 % har opplevd at det har skjedd med familie eller venner. De med personlige erfaringer eller erfaringer fra familie og venner, er gjennomsnittlig noe yngre enn de som ikke har slike erfaringer. Tilsvarende er det flest blant de over 45 år som aldri har tenkt på dette.

Vi ser videre på en rekke andre spørsmål at befolkningen deler seg i tre grupper i forhold til bevissthet rundt personvern. De som har *personlige erfaringer* eller erfaringer fra familie og venner, er mer skeptiske enn andre til registrering av opplysninger og til konsekvensene ved uregelmessigheter, og vurderer gjennomgående evt. konsekvenser som noe mer alvorlig. Det er også sterk sammenheng mellom hvor alvorlig man vurderer konsekvensene, og hvor ofte man bekymrer seg for om opplysninger kommer på avveie. De som *ikke har tenkt* på at opplysningene kan komme på avveie, er heller ikke bekymret for konsekvensene. Den store *mellomgruppen* som bekymrer seg noe, utgjør flertallet.

Kvinner er generelt mer positive til kameraovervåking både som trygghets- og trafikksikkerhetstiltak. Det er de som har lengst utdanning som oftest kjøper reisebilletter på internett, og menn handler billetter på internett oftere enn det kvinner gjør. Menn er også de mest aktive netthandlerne, spesielt de som bor i by.

De som selv jobber med datasikkerhet er mer enn gjennomsnittlig aktive på internett, men bekymrer seg noe oftere for at informasjon om dem kan komme på avveie og vurderer også konsekvensene noe alvorligere. De er noe mer skeptiske til å gi fra seg og samle informasjon om seg selv, og generelt skeptiske til informasjonssikkerheten i ulike typer organisasjoner og til muligheten til å koble registre. De som selv jobber innen transportnæringen (utvalget er lite) skiller seg lite ut fra de andre deltakerne i undersøkelsen. De er mer enn gjennomsnittlig bekymret for å bli utsatt for trafikkulykke. I forhold til det totale utvalget har de noe mindre tiltro til persondatabelandlingen i buss- og parkeringselskap, men større tiltro til bompengeselskap.

Behandling av personopplysninger

Om lag halvparten av respondentene sier at det er viktig for dem å kunne reise anonymt i Norge, dvs. uten at det registreres informasjon om reisen.

Det er relativt stor bekymring for ulike aktørers mulighet til å få tilgang til og koble sammen informasjon fra ulike *dataregistre*, økende med økende alder og mest blant menn. Bekymringen er minst knyttet til frivillige organisasjoner, og størst knyttet til kriminelle, mens kommersielle interesser havner mellom disse to gruppene.

Når det gjelder tiltro til at ansatte ikke søker opp informasjon de ikke har bruk for, kommer transportrelaterte aktører bedre ut enn offentlige etater, bank og internettleverandører. Av transportaktørene kommer busselskapene best ut, og vi ser også at store transportselskap nyter noe mer *tillit* enn mindre selskap når det gjelder forsvarlig behandling av personopplysninger.

Bekymring for å bli utsatt for misbruk av informasjon om en selv eller reisene en gjør, er større enn uro for terror, og ligger på samme nivå som bekymring for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når en ferdes ute. To av tre har tiltro til at metoder som benyttes for å overføre reisedata er sikre, og at opplysningene behandles forsvarlig og konfidensielt, og om lag halvparten har også tiltro til transportselskapenes kompetanse og rutiner for sletting av data etter bruk. Gjennomgående er de yngste og kvinner mindre skeptiske, mens menn, bosatte i Oslo og personer som ofte kjøper reisebilletter på internett, er mer skeptiske til disse forholdene.

Flertallet opplever det som overveiende positivt med kameraovervåking i transportmidler, parkeringsanlegg og bomstasjoner. Særlig for parkeringsanlegg oppleves dette positivt - nesten på linje med kameraovervåking i bank- og postlokaler. Befolkningen er delt på midten når det gjelder bekymring for at bilder fra *kameraovervåking* vil bli misbrukt eller krenker privatlivet. Kvinner er mest positive til kameraovervåking og opplever å føle seg tryggere på steder med kameraovervåking. Det er økende oppslutning om kameraovervåking ved økende alder, og avtagende oppslutning med økende størrelse på bostedet. Selv om de yngste er relativt kritiske til effekten av kameraovervåking og evt. misbruk av opplysningene, er de ikke enige i at kameraovervåking krenker deres privatliv.

Aksept av tiltaket - er formålet viktig?

De hendelsene flest respondenter frykter, er sykdom/helsesvikt, trafikkulykke og brann. En av fem bekymrer seg ukentlig for å bli utsatt for en *trafikkulykke*, først og fremst knyttet til bruk av bil, men også sykkel og gange. Fire av fem er enige i at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart. Det er også stor tro på effekten av kameraovervåking som *trafikkikkerhetstiltak*, både overvåking av fartsnivået og rødluskjøring. Det er i stor grad de samme som har tro på disse to anvendelsesområdene. Kvinner er mer enn gjennomsnittlig enige, mens aldersgruppa 18 - 24 år og bosatte i større byer er mer enn gjennomsnittlig uenige.

Det er stor oppslutning om at eCall, som gir informasjon om hvor bilen er, kan redde liv ved ulykker. De som ønsker å ha eCall nødvarsler i sin bil, er særlig kvinner, de yngste (< 18 år) og bosatte i region Nord. Disse gruppene og de eldste (65 år +) er heller ikke enige i at eCall-informasjon vil krenke deres privatliv. De som mener at det er en vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg, er i hovedsak menn, aldersgruppen 18 - 24 år, og bosatte i Oslo. I tillegg er det slik at de som har opplevd at opplysninger om dem selv har kommet på avveie, er gjennomgående mer skeptiske, mer jo alvorligere en vurderer konsekvenser av at informasjon kommer på avveie.

Det er stor tro på *kameraovervåking* som et effektivt virkemiddel for å forebygge kriminalitet og å skape trygghet, men tiltroen er mindre når det gjelder de terrorforebyggende effektene av kameraovervåking. Befolkningen er delt omtrent på midten i vurdering av om bruk av *personovervåking* forebygger kriminalitet eller terrorangrep. Vi ser imidlertid at de som er svært uenige i dette, er to til tre ganger så mange, som de som er svært enige. Det er en overvekt av menn som er uenige og en overvekt av kvinner som ikke vet. De som er enige, har noe høyere gjennomsnittsalder enn de som er uenige, og geografisk skiller Oslo seg ut med lavest andel enige. Bosatte i de større byene har lavere tiltro enn gjennomsnittsbefolkningen til at overvåking bidrar til

å forebygge terrorangrep og kriminalitet. Undersøkelsen indikerer at *jo oftere en person bekymrer seg for at informasjon om ham/henne kan bli misbrukt, jo lavere er tiltroen til at overvåkning bidrar til å forebygge terrorangrep og kriminalitet.*

Det er først og fremst de under 18 år som frykter *terrorhendelser*. De som bekymrer seg mest for å bli utsatt for terror, har noe mer tiltro til personovervåkning og kameraovervåking som terrorforebyggende tiltak.

Om lag halvparten mener at *voldskriminalitet* på kollektivtransportmidler er et stort problem, og det er flest menn, personer under 25 år og bosatte i Oslo som er uenige i dette. De som oppga voldskriminalitet som en av to mest fryktede hendelser og de som føler seg tryggere der det er kameraovervåkning, har noe mer tro på at personovervåkning og kameraovervåking forebygger kriminalitet.

Det er relativt få som bekymrer seg for *kriminalitet* eller overfall mens de reiser, og evt. bekymring er først og fremst knyttet til det å være fotgjenger eller syklist. De som oftest bekymrer seg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når de benytter ulike reisemåter, er mest tilbøyelig til å være enig i at personovervåkning forebygger kriminalitet. Flertallet vurderer vandalisering av kollektivtransportmidler som et stort problem.

Det er også stor aksept for overvåkning som virkemiddel dersom det bidrar til miljøvennlige transportløsninger.

What is in it for me?

De færreste ønsker at oversikt over deres reiser med ulike transportselskap skal samles i en felles oversikt, mens et stort flertall foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og fergetakst. Nesten halvparten kan være villige til å oppgi data om seg selv på internett hvis de dermed kan oppnå prisrabatt eller andre fordeler. De som er mest villige til å gi fra seg personopplysninger for å oppnå fordeler, er de yngste og de som ofte handler reisebilletter på internett, mens kvinner er mer skeptiske til dette.

To tredeler synes det er viktig at andre ikke kan snike eller unnlate å betale for bruk av kollektivtransport, bompenger eller parkering, mens en snau tredel ikke synes dette er viktig. Til sammenligning mener fire av fem at effektiv lokalisering av stjålne kjøretøy er viktig, noe bare åtte prosent er uenig i. Andelen som er svært eller litt enige, øker med økende alder og avtar med økende størrelse på bostedet, noe som samsvarer med oppgitt bilbruk.

Mens flertallet er overveiende positive til kameraovervåkning i kollektivtransportmidler og bomstasjoner, og spesielt i parkeringsanlegg og bank- og postlokaler (andres arbeidsplass), er holdningen er helt annen og svært negativ, når det gjelder egen arbeidsplass. Dette kan tolkes slik at det er positivt med kameraovervåkning på andres arbeidsplass så lenge det gir trygghet for dem som besøker disse stedene, men ingen ønsker selv å føle seg kontinuerlig overvåket på egen arbeidsplass. Dette oppleves nærgående (intimt) og kan gi arbeidsgiver stor kontroll.

SUMMARY

This report documents a literature review and a survey about protection of personal data and privacy in transport, being one of several studies in a research programme 2008-2010 on *Privacy and personal data protection in transport* organised by the Norwegian Public Roads Authorities. Findings from the *literature review* suggests that variation in levels of acceptance of transport policy measures depends on characteristics of the *population*, of the personal data and *data processing*, and of the *measures* themselves.

A *web-based survey* was conducted in June 2010. The 1,011 respondents aged 15-87 were recruited from an established web panel. The survey was designed to complement two surveys conducted by The Institute of Transport Economics (TØI) and International Research Institute of Stavanger (IRIS). While these surveys focussed on car drivers and traffic safety measures, this survey includes the perspectives of different road users; pedestrians, car drivers and passengers, and users of public transport.

Experiences and awareness in the population

Almost everyone has read about and most people have heard about incidents where personal information has been violated. Still, one out of four say that they never think about it. These are mostly people aged 45 years +. Some 22 % have experiences from family and friends about privacy violation and 14 % state that this has happened to themselves. These are mostly younger people.

Respondents divide into three groups on personal privacy awareness. Those with *personal experience* or experience from family and friends are more sceptical than others to personal data processing and the consequences of irregularities. Compared to others they assess the consequences to be more serious. This also applies to those who worry more often about information being available to persons not concerned. Those who agree that video surveillance may violate their privacy and may lead to improper use of photos, are also more negative to the use of video surveillance in different settings and for different uses. Those who have *never thought of* violation of personal information, do not worry about the consequences either. *Most people*, however, are concerned.

Generally *women* are more positive to video surveillance both as security and safety measure. Men and highly educated people, especially in cities, are more active buying travel tickets and other items over the internet. Data security *professionals* are more active on internet than the average population. They are also more concerned about data security, assess consequences of violations rather seriously, and are hesitant to giving and compile information about themselves. They also express more doubt about data security and the possibilities to connect data sources for different types of organisations. Employees in the transport sector (quite few of the respondents) differ little from others. They are more than average worried about being involved in traffic accidents. They trust the quality of data processing for toll road projects, but are less confident about this for public transport operators and parking companies.

Processing of personal data

About half of the respondents state that it is important for them to travel anonymously without any processing of personal data connected to their trip.

The concern about being exposed to misuse of personal data exceeds that of terror attacks. The worry about misuse of personal data is on level with that of being a victim of assaults or criminal behaviour when walking and bicycling. People are concerned about different actors' possibilities to connect *data from several sources*, men more than women, and the concern grows with increasing

age. The concern is less for ideal organisations, higher for commercial actors and highest related to criminals.

Two thirds trust that the methods used to *transfer* travel data are secure, and that *data processing* is secure and confidential. About half of the respondents also trust the competence of transport companies and their routines for data deletion after use. Young people and women are more trusting, while men, Oslo inhabitants and those who often buy travel tickets over internet have more doubt about this. When it comes to not looking up personal information which is not needed, transport related actors were trusted more than public administration, banks and internet companies. Of the transport operators, the bus companies are considered most *trustworthy*, and the larger transport companies enjoy a higher level of confidence that that of smaller enterprises when it comes to handling of personal data.

Most people assess video surveillance in public transport vehicles, car parks and toll plazas as mainly positive. This especially applies to car parks – almost on par with video surveillance in banks and post offices. About half of the respondents are concerned that video surveillance may lead to misuse or privacy violation. Women are more positive and feel safer where video surveillance is in place, and appreciation increase with age. The appreciation diminishes, however, with the size of the town or city. Although the youngest are relatively critical to the effectiveness of video surveillance, they disagree that it violates their privacy.

Is the purpose of the measure important for acceptance?

The most feared incidents are illness, bad health, traffic accidents and fire. One out of five worry on a weekly basis about being involved in traffic accidents, mainly in case of driving a car, but also when bicycling and walking. Four out of five agree that there is a strong connection between traffic accidents and speeding.

There is a high level of confidence in video surveillance being an effective *traffic safety measure*, both for speeding and driving against red lights. The same people tend to believe in both of these areas of application, women more than men. More young people and inhabitants in towns tend to disagree.

Most people agree that eCall, which can provide information about where the car is located, can save lives in the case of a car accident. Women, teenagers, and people in the northern region are more than average interested in having eCall in their own car, and they disagree that eCall will violate their privacy. Some believe there is a risk of misuse; especially men, people the age of 18 to 24 years, and Oslo inhabitants. Those who have experienced privacy violations and those who consider the consequences of such violation to be serious, generally express more scepticism than others.

There is a high level of confidence in *video surveillance* as an effective measure against *crime*, but less so for *terror*. About as many are in favour of as against these measures, while the share disagreeing strongly, is 2-3 times larger than that which strongly agree. Men, younger people and residents of Oslo tend to have less confidence in these effects of video surveillance. The more often a person worries about misuse of personal data, the less confidence does he or she tend to have in the effectiveness of video surveillance as a means to prevent terror and crime.

There are indications that fear of terror is most frequent among younger people, aged below 18 years. Those who fear terror often and more than other incidents, have somewhat higher confidence in surveillance as a means to prevent terror.

About half of the population endorse the statement that *violence* is a major problem on public transport vehicles. Men, people younger than 25 years old and Oslo inhabitants have a larger than average tendency to disagree in this. Not many are concerned about crime and assaults while travelling. If present, this fear is mainly related to walking and bicycling. Those who fear violence,

who often worry about crime and assaults, or who feel safer where there is video surveillance, tends to agree that surveillance prevents crime. A majority find *vandalism* of public transport vehicles to be a significant problem.

Most people accept video surveillance if this can contribute to *environmental-friendly* transport solutions.

What is in it for me?

Only a minority want an internet overview of their travel data from different operators, while a majority want automatic payment for private cars in toll rings and on ferries. Almost half say they might be willing to submit data about themselves via internet, if this could give them a discount or other benefits. Young people and those who often buy travel tickets via the internet, are more than average willing to consider this, while women tend to be more reluctant.

Two out of three find it important that nobody can shirk off paying for the use of public transport, while one out of three disagree that this is important. Four out of five persons find it important to be able to efficiently locate stolen cars, and only 8 percent disagree. Agreement increases with age and decreases with the size of the town, corresponding to the use of cars.

While the majority mainly are positive to video surveillance on public transport vehicles, toll stations, car parks, banks, and post offices, the opposite is the case for their own place of work. This may mean that they appreciate feeling safe while visiting other people's job sites, but do not want the same continuous surveillance on their own job site, as this can be perceived as too intimate, rendering more control to the employer.

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	III
SUMMARY	VI
INNHOLDSFORTEGNELSE	IX
TABELLISTE	X
FIGURLISTE	X
1 INNLEDNING	1
1.1 MÅLSETTING	1
1.2 HVA ER PERSONVERN OG HVILKE INTERESSER SKAL VERNES?	2
1.3 INDIVIDETS INTERESSER	3
1.4 HVA ER PERSONOPPLYSNINGER, BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER OG PERSONREGISTRE?	3
2 LITTERATURSTUDIE	6
2.1 HVORDAN VURDERER VI KONSEKVENSER, SANNSYNLIGHET OG RISIKO?	6
2.2 STUDIER AV AKSEPT I FORHOLD TIL PERSONVERN	9
2.3 FORHOLD SOM HAR BETYDNING FOR BEFOLKNINGENS AKSEPT	16
3 INTERVJUUNDERSØKELSEN - METODE OG DATAGRUNNLAG	20
3.1 UNDERSØKELSEOPPLEGG OG -METODE	20
3.2 UTVALG, REPRESENTATIVITET, VEKTING	22
4 BAKGRUNNSDATA	24
4.1 DEMOGRAFI	24
4.2 ERFARING MED INFORMASJON PÅ AVVEIE	26
4.3 DAGLIGE REISEVANER	27
4.4 KOLLEKTIVTRANSPORT PÅ LANGE REISER	32
5 EKSPONERING PÅ INTERNETT	34
5.1 HANDLE- OG INTERNETTVANER	34
5.2 OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER EGNE REISER	36
5.3 "MINE VENNER"	38
6 OPPLEVELSE AV RISIKO	40
6.1 MEST FRYKTEDE HENDELSER	40
6.2 BEKYMRING FOR Å BLI UTSATT FOR ULYKKE ELLER KRIMINALITET I TRANSPORTSYSTEMET	40
6.3 BEKYMRING FOR Å BLI UTSATT FOR TERROR ELLER MISBRUK AV INFORMASJON	41
7 TILLIT	44
7.1 DATA- OG INFORMASJONSSIKKERHET	44
7.2 INFORMASJONSSIKKERHET I TRANSPORTRELATERTE VIRKSOMHETER	46
7.3 TILTRO TIL AT REISEOPPLYSNINGER BEHANDLES FORSVARLIG	48
7.4 AVVEINING MELLOM Å GI OPPLYSNINGER OG Å OPPNÅ FORDELER	50
8 OVERVÅKNING SOM FOREBYGGENDE ELLER SIKKERHETSFREMMEDE TILTAK	53
8.1 LOVBRUDD OG PERSONOVERVÅKNING	53
8.2 KAMERAOVERVÅKNING	56
8.3 NØDVARSLER	61
9 OPPSUMMERING, KONKLUSJONER	63
9.1 DISKUSJON AV METODE	63
9.2 AKSEPT I BEFOLKNINGEN	64
9.3 KJENNETEGN VED OG TILLIT TIL BEHANDLINGEN AV PERSONOPPLYSNINGER	67
9.4 ER FORMÅLET MED TILTAKET VIKTIG?	69
9.5 NYE FORSKNINGSSPØRSMÅL	71
REFERANSER	72

TABELLISTE

TABELL 1:	NORSTATS INNDELING I ALDERSGRUPPER OG GEOGRAFISKE OMRÅDER FOR BEREKNING AV UTVALGSVEKTER	23
TABELL 2:	ANTALL INTERVJU I HVER VEKTEGRUPPE.....	23
TABELL 3:	RESULTERENDE VEKTER I HVER VEKTEGRUPPE	23

FIGURLISTE

FIGUR 1:	PRESSEOPPSLAG OM TYVERI AV PERSONOPPLYSNINGER	3
FIGUR 2:	RISIKOMATRISE FOR BESKRIVELSE AV RISIKO	8
FIGUR 3:	OPPLEVD RISIKO, RISIKOBEDØMMING OG RISIKOATFERD	9
FIGUR 4:	NOEN VET HVOR DU ER	10
FIGUR 5:	AUTOMATISK NUMMERGJENKJENNING – BETALING I P-HUS	12
FIGUR 6:	TELEFONINTERVJU	13
FIGUR 7:	KAMERAOVERVÅKNING	14
FIGUR 8:	AVGANGSHALL GERDERMOEN	15
FIGUR 9:	SKJERMBILDER, MONITOR FOR BODY SCANNER.....	16
FIGUR 10:	AUTOMATISK NUMMERGJENKJENNING.....	17
FIGUR 11:	ELEKTRONISK BILLETTERING	18
FIGUR 12:	NOEN VIKTIGE DIMENSJONER VED OPPLEVELSE AV RISIKO FOR KRENKING AV PERSONVERNET	22
FIGUR 13:	ALDERSFORDELING, VEKTEDE INTERVJU OG BEFOLKNINGEN	24
FIGUR 14:	BOSTEDSREGION, VEKTEDE INTERVJU OG BEFOLKNINGEN	24
FIGUR 15:	BOSTEDSTYPE OG -REGION, VEKTEDE INTERVJU	25
FIGUR 16:	HØYESTE FULLFØRTE UTDANNELSE, VEKTEDE INTERVJU	25
FIGUR 17:	YRKESAKTIVITET, VEKTEDE INTERVJU	25
FIGUR 18:	ARBEID INNEN DATASIKKERHET ELLER TRANSPORT, VEKTEDE INTERVJU	25
FIGUR 19:	HUSSTANDSINNTAKT, VEKTEDE INTERVJU	26
FIGUR 20:	ERFARING MED INFORMASJON PÅ AVVEIE - VEKTEDE INTERVJU	26
FIGUR 21:	GJENNOMSNIITTSALDER FOR DEM SOM HAR ERFARING MED INFORMASJON PÅ AVVEIE, VEKTEDE INTERVJU	26
FIGUR 22:	BRUK AV REISEMÅTER, VEKTEDE INTERVJU	27
FIGUR 23:	REISER SOM BILFØRER, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU.....	27
FIGUR 24:	REISER SOM BILFØRER, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	27
FIGUR 25:	FØRERKORT FOR BIL, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	28
FIGUR 26:	FØRERKORT FOR BIL, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	28
FIGUR 27:	REISER SOM BILPASSASJER, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	29
FIGUR 28:	REISER SOM BILPASSASJER, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU.....	29
FIGUR 29:	REISER SOM FOTGJENGER, SYKLIST ELLER LIGNENDE, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	29
FIGUR 30:	REISER SOM FOTGJENGER, SYKLIST ELLER LIGNENDE, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	29
FIGUR 31:	BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	30
FIGUR 32:	BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	30
FIGUR 33:	FLERREISEKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	30
FIGUR 34:	FLERREISEKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	30
FIGUR 35:	FLERREISEKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, VEKTEDE INTERVJU	31
FIGUR 36:	FØRERKORT FOR BIL, VEKTEDE INTERVJU	31
FIGUR 37:	ANTALL REISEMÅTER SOM BENYTTES DAGLIG, VEKTEDE INTERVJU.....	31
FIGUR 38:	DAGLIGE BRUKERE AV REISEMÅTENE, ANTALL ULIKE DAGLIGE REISEMÅTER PER PERSON, VEKTEDE INTERVJU	31
FIGUR 39:	DAGLIGE BILFØRERES BRUK AV ANDRE REISEMÅTER, VEKTEDE INTERVJU	31
FIGUR 40:	DAGLIGE KOLLEKTIVTRAFIKANTERS BRUK AV ANDRE REISEMÅTER, VEKTEDE INTERVJU.....	31
FIGUR 41:	DAGLIGE BILPASSASJERERS BRUK AV ANDRE REISEMÅTER, VEKTEDE INTERVJU	32
FIGUR 42:	DAGLIGE FOTGJENGERE/SYKLISTERS BRUK AV ANDRE REISEMÅTER, VEKTEDE INTERVJU	32
FIGUR 43:	BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT PÅ LANGE REISER, VEKTEDE INTERVJU	32
FIGUR 44:	ELEKTRONISK BETALING OG E-HANDEL, VEKTEDE INTERVJU	34
FIGUR 45:	BRUK AV BETALINGSKORT, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	34
FIGUR 46:	BRUK AV BETALINGSKORT, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	34
FIGUR 47:	KJØP AV VARER ELLER TJENESTER PÅ INTERNETT, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	35
FIGUR 48:	KJØP AV VARER ELLER TJENESTER PÅ INTERNETT, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU.....	35
FIGUR 49:	KJØP AV REISEBILLETTER PÅ INTERNETT, UTDANNELSE, VEKTEDE INTERVJU	35

FIGUR 50:	KJØP AV REISEBILLETTER PÅ INTERNETT, MÅNEDLIGE LANGE REISER, VEKTEDE INTERVJU.....	35
FIGUR 51:	EGEN PROFIL PÅ INTERNETT, KJØNN OG ALDER, VEKTEDE INTERVJU	36
FIGUR 52:	EGEN PROFIL PÅ INTERNETT, BOSTED, VEKTEDE INTERVJU	36
FIGUR 53:	OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER EGNE REISER, VEKTEDE INTERVJU	37
FIGUR 54:	SELVVALGT OVERSIKT OVER EGNE REISER, VEKTEDE INTERVJU	37
FIGUR 55:	INNLOGGING PÅ MINSIDE, EKSEMPEL	37
FIGUR 56:	OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER EGNE REISER, VEKTEDE INTERVJU	38
FIGUR 57:	VURDERING AV SYSTEM FOR INFORMASJON OM HVOR VENNER OG BEKJENTE ER, VEKTEDE INTERVJU.....	38
FIGUR 58:	HVILKE TO HENDELSER FRYKTER DU MEST? - VEKTEDE INTERVJU	40
FIGUR 59:	GJENNOMSNIITTSALDER FOR DEM SOM FRYKTER ULIKE HENDELSER, VEKTEDE INTERVJU	40
FIGUR 60:	HVOR OFTE BEKYMRE DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR TRAFIKKULYKKE? - VEKTEDE INTERVJU	41
FIGUR 61:	HVOR OFTE BEKYMRE DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR KRIMINALITET ELLER OVERFALL NÅR DU REISER? - VEKTEDE INTERVJU ..	41
FIGUR 62:	HVOR OFTE BEKYMRE DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR TERROR ELLER INFORMASJONSMISBRUK - VEKTEDE INTERVJU.....	41
FIGUR 63:	BEKYMNING FOR Å BLI UTSATT FOR INFORMASJONSMISBRUK - EGNE ERFARINGER OG INTERNETTVANER, VEKTEDE INTERVJU ..	42
FIGUR 64:	KONSEKVENSER OM UVEDKOMMENDE FÅR TILGANG TIL OPPLYSNINGER - GJENNOMSNIITTSKORE, VEKTEDE INTERVJU	42
FIGUR 65:	KONSEKVENSER OM UVEDKOMMENDE FÅR TILGANG TIL OPPLYSNINGER VS. BEKYMNING - GJENNOMSNIITTSKORE, VEKTEDE INTERVJU	42
FIGUR 66:	BEKYMNING FOR AKTØRERS TILGANG TIL OG KOBLING AV DATAREGISTRE, VEKTEDE INTERVJU	44
FIGUR 67:	BEKYMNING FOR AKTØRERS TILGANG TIL OG KOBLING AV DATAREGISTRE, EFFEKT AV EGEN ERFARING OG JOBB, VEKTEDE INTERVJU	44
FIGUR 68:	RISIKO FOR AT ANSATTE SØKER OPP INFORMASJON DE IKKE HAR BRUK FOR, VEKTEDE INTERVJU	45
FIGUR 69:	RISIKO FOR AT ANSATTE SØKER OPP INFORMASJON DE IKKE HAR BRUK FOR, EFFEKT AV EGEN ERFARING ELLER JOBB, VEKTEDE INTERVJU	45
FIGUR 70:	VURDERING AV INFORMASJONSSIKKERHET I BUSSELSKAP, EFFEKT AV EGEN ERFARING ELLER JOBB, VEKTEDE INTERVJU.....	46
FIGUR 71:	VURDERING AV INFORMASJONSSIKKERHET I BOMSELSKAP, EFFEKT AV EGEN ERFARING ELLER JOBB, VEKTEDE INTERVJU	47
FIGUR 72:	VURDERING AV INFORMASJONSSIKKERHET I PARKERINGSSKAP, EFFEKT AV EGEN ERFARING ELLER JOBB, VEKTEDE INTERVJU	48
FIGUR 73:	TILTRO TIL FORSVARLIG HÅNDTERING AV REISEOPPLYSNINGER, VEKTEDE INTERVJU	48
FIGUR 74:	TILTRO TIL FORSVARLIG HÅNDTERING AV REISEOPPLYSNINGER, EFFEKT AV EGEN ERFARING, VEKTEDE INTERVJU	49
FIGUR 75:	AVVEIING MELLOM Å GI OPPLYSNINGER OG Å OPPNÅ FORDELER, VEKTEDE INTERVJU.....	50
FIGUR 76:	AVVEIING MELLOM Å GI OPPLYSNINGER OG Å OPPNÅ FORDELER, EFFEKT AV EGEN ERFARING, VEKTEDE INTERVJU.....	51
FIGUR 77:	PERSONOPPLYSNINGER MOT PERSONLIGE FORDELER, VEKTEDE INTERVJU	51
FIGUR 78:	FOREBYGGING AV TERROR, VOLD OG KRIMINALITET, VEKTEDE INTERVJU	53
FIGUR 79:	FOREBYGGING AV TERROR, VEKTEDE INTERVJU.....	54
FIGUR 80:	FOREBYGGING AV KRIMINALITET, VEKTEDE INTERVJU.....	55
FIGUR 81:	SKILT FOR KAMERAOVERVÅKNING	56
FIGUR 82:	VURDERING AV UTSAGN OM KAMERAOVERVÅKNING SOM FOREBYGGENDE TILTAK OG RISIKOELEMENT, VEKTEDE INTERVJU....	56
FIGUR 83:	KAMERAOVERVÅKNING SOM KRIMINALITETSFOREBYGGENDE TILTAK.....	57
FIGUR 84:	VURDERING AV UTSAGN OM KAMERAOVERVÅKNING AV TRAFIKKEN, VEKTEDE INTERVJU	58
FIGUR 85:	OVERVÅKNING AV FARTSGRENSE.....	58
FIGUR 86:	VURDERING AV UTSAGN OM KAMERAOVERVÅKNING I ULIKE SAMMENHENGER, VEKTEDE INTERVJU	59
FIGUR 87:	VURDERING AV AUTOMATISK NØDVARSLING I PERSONBIL, VEKTEDE INTERVJU	61
FIGUR 88:	ECALL.....	61

Vedlegg A: Intervjuskjema

Vedlegg B: Bakgrunnsdata

Vedlegg C: Eksponering på internett

Vedlegg D: Opplevelse av risiko

Vedlegg E: Tillit

Vedlegg F: Overvåkning som forebyggende eller sikkerhetsfremmende tiltak

1 Innledning

Denne rapporten dokumenterer en litteraturstudie og en intervjuundersøkelse som er gjennomført for å få innblikk i trafikantenes syn på ulike forhold som kan knyttes opp mot personvernproblematikk. Litteraturstudien ble gjennomført først, og funn fra denne ble så benyttet som grunnlag for planlegging av gjennomføring og innhold i intervjuet.

De analysene som dokumenteres her, baserer seg på data fra en internettbasert intervjuundersøkelse som ble gjennomført i juni 2010. Denne rapporten presenterer selve undersøkelsen, med metode og resulterende datagrunnlag, og hovedresultater knyttet til de ulike tema undersøkelsen fokuserte på. Deltakerne i undersøkelsen ble rekruttert blant deltakerne i Norstats undersøkelsespanel.

I det følgende presenteres først litteraturstudien (kapittel 2), og deretter ulike sider ved intervjuundersøkelsen. Først beskrives innsamlingsmetode og datagrunnlag (kapittel 3), så bakgrunnsdata i form av sosioøkonomiske kjennetegn og generell reiseaktivitet og reisemiddelbruk blant deltakerne i undersøkelsen (kapittel 4). Deretter følger egne kapitler som omhandler deltakernes eksponering på internett (kapittel 5), deres opplevelse av risiko knyttet til ulike typer uønskede hendelser (kapittel 6) og hvilken tillit de har til datasikkerhet i ulike typer organisasjoner (kapittel 7). Kapittel 8 omhandler ulike typer overvåking som forebyggende og trygghetsskapende tiltak, og til slutt kommer oppsummering og konklusjoner i kapittel 9.

Spørreskjemaet er gjengitt i vedlegg A, mens vedleggene B - E inneholder detaljerte analyseresultater i tabellform.

1.1 Målsetting

1.1.1 Målsetting for denne studien

Rapporten belyser hvordan trafikantene oppfatter risikoen for krenkelse av personvernet ved å ferdes i trafikksystemet, med følgende målsetting:

Beskrive hvordan kunder / trafikanter oppfatter risikoen for krenkelse av den personlige integriteten for ulike anvendelser av IKT i veisektoren, sammenlignet med andre transportformer og andre samfunnsområder det er relevant å sammenligne med, og hvor akseptabel denne risikoen er.

Rapporten belyser problemstillingen: Forklaringer på ulik aksept av overvåking, som er ett av flere tema i et prosjekt som utføres hos SINTEF på oppdrag for Statens vegvesens etatsprosjekt Personvern og transport. Dette er et 3-årig forsknings- og utviklingsprosjekt i regi av Statens vegvesen, der hensikten er å utvide kunnskapsgrunnlaget om personvern i transportsektoren. Det legges vekt på at denne spørreundersøkelsen til trafikantene, supplerer de undersøkelsene om bilførere som TØI og IRIS har gjennomført som del av det samme etatsprosjektet. Det legges derfor vekt på følgende momenter:

- Ulike typer risiko knyttet til personopplysninger og behandling av personopplysninger, og ulike typer risiko for krenking av personlig integritet.
- I hvilken grad trafikantene opplever risiko for krenking av personlig integritet forskjellig i veisektoren sammenlignet med andre transportmodi.
- I hvilken grad ulike motiv for anvendelse av IKT i transportsystemet; som terrortrussel, trafikksikkerhet, effektivitet, overvåking av lovbrudd eller miljø, brukervennlighet og tilgjengelighet, har betydning for trafikantenes oppfattelse.

1.1.2 Målsetting for prosjektet

Prosjektet SINTEF gjennomfører belyser flere problemstillinger. Den første rapporten (Øvstedal 2009) handler om hvordan virksomhetene behandler personopplysninger innenfor persontransport i Norge, og om det er forskjeller mellom transportformene. Den neste rapporten (Øvstedal m.fl. 2010) tar opp behandling av personopplysninger i intelligente transportsystem, og risikovurderinger knyttet til dette. Denne rapporten om hvordan trafikantene oppfatter aksept av tiltak og risiko for krenkelse av personlig integritet, utgjør den tredje studien. Målsettingen for hele prosjektet var å øke kunnskapen om følgende problemstillinger:

- På hvilken måte behandles opplysninger som kan knyttes til et enkeltindivid i de ulike transportsystemene i dag, og finnes det vesentlige ulikheter innenfor ulike transportmodi og driftsorganisasjoner?
- På hvilken måte kan nye intelligente transportsystem generere nye muligheter og organisasjoner for å behandle data som kan knyttes til et enkeltindivid?
- Hvilken risiko (konsekvens x sannsynlighet) er knyttet til behandlingen av slike opplysninger?
- Hva er akseptabelt risikonivå sett fra myndighetene, eierne og driverne av transportsystemene, og fra kundenes/brukernes side?

1.2 Hva er personvern og hvilke interesser skal vernes?

Begrepet personvern er særegent norsk og innholdet dekkes i andre land av ord som integritet, privacy og datasikkerhet. Opprinnelig ble begrepet personlighetsvern benyttet i norsk litteratur. NOU 2009:1 *Individ og integritet* diskuterer ulike teorier som grunnlag for personvernet, blant annet liberalisme og utilitarismen. De konkluderer med at personvernet bør gis en selvstendig begrunnelse i menneskerettslige prinsipper om verdighet og moralsk respekt (Fornyings- og administrasjonsdepartementet 2009:39).

Personvernet skal verne ulike interesser, samtidig som det veies mot andre interesser og rettigheter, både samfunnets og andre individ. Det kan være konflikt mellom ulike personverninteresser, men det er mer vanlig at det er konflikt mellom personverninteresser og andre individuelle eller samfunnsmessige interesser. Juridisk skiller vi mellom integritets-, beslutnings- og maktfokusert personvern (Ravlum 2004):

Integritetsfokuset personvern handler om retten til privatliv og en privatsfære som andre ikke har rett til å trenge innenfor, uten tillatelse eller en god og legitim grunn. At alle skal også ha rett til å kjenne til opplysninger som blir samlet inn om dem, bygger på en ide om personopplysninger som egen eiendom, basert på amerikansk tradisjon om *privacy*.

Beslutningsfokuset personvern handler om at personopplysninger som brukes som grunnlag for beslutninger av det offentlige og av private må være korrekte og tilstrekkelige.

Maktfokuset personvern handler om å beskytte individet mot for stor makt fra arbeidsgiver, marked, private aktører eller offentlige myndigheter, basert på europeisk tradisjon knyttet til retten til å beskytte seg mot maktmisbruk

Personvernet er knyttet til individuelle interesser, forbrukerinteresser og samfunnsinteresser. Samfunnets interesser i personvernet begrunnes særlig i et oversiktlig, brukervennlig og robust samfunn, et tillitsforhold mellom innbyggere og forvaltning med vern mot maktmisbruk og overdreven kontroll, men også best mulig grunnlag for beslutninger og løsninger som bidrar til å nå viktige samfunnsmessige mål (effektivitet, bærekraft, sikkerhet osv.).

Forbrukerinteresser reguleres i kontrakt mellom kjøper og selger, basert på frivillig samtykke. For individet kan f.eks. forbrukerinteresser komme i konflikt med personverninteressene.

1.3 Individets interesser

De *individuelle* interessene omfatter personvern og personopplysningsvern (NOU 2009:1). Personvernet skal verne om privatlivet og beskytte personens selvstendighet, uavhengighet og ukrenkelighet (integritetsfokusert personvern). *Autonomi* er individets evne og rett til å ta selvstendige valg på bakgrunn av egne overbevisninger og rasjonelle overveielser. *Integritet* er individets rett til å opptre som en selvstendig person med et relativt fast sett av egenskaper og handlingsmønstre, med egne meninger, oppfatninger og tanker. Individet skal ha mulighet til å etablere nære og intime relasjoner uten utilbørlig innblanding fra andre. Ukrenkelighet gjelder alt fra fysiske krenkelser til å bli blottstilt i massemedia.

Personopplysningsvern bygger på at individet skal ha kontroll over informasjon som beskriver dem selv og avgjøre hva andre skal få vite, spesielt med hensyn til sensitive opplysninger. Dette gir krav til:

- *Privatlivets fred*; registrering av personlige opplysninger skal bare skje når det er nødvendig for formålet, og bare i den grad det er nødvendig (proporsjonalitet), dette innebærer også retten til å være anonym der det ikke er en vesentlig grunn til identifikasjon.
- *Innsyn*; at personen selv vet hvilke data som registreres og hva opplysningene brukes til
- *Beskyttelse* av individets identitet
- *Diskresjon*, begrenning av hvem som har tilgang og hvordan
- *Fullstendighet*; at de beslutninger som angår oss skal være på grunnlag av tilstrekkelige og korrekte opplysninger (beslutningsfokusert personvern).

Ifølge NOU 2009:1 *Individ og integritet*, skilte man i NOU 1997:27 *Ytringsfrihetskommisjonen* mellom privatlivets fred, som gjelder beskyttelse av privatpersonen, og personvernet som gjelder beskyttelsen av den offentlige personen og offentlig omdømme, men at dette skillet ikke har fått gjennomslag i senere litteratur.

Storstilt tyveri av personopplysninger på nett
 14.09.2007 kl. 05:56 Kilde: ©NTB
 Til nå er fem norske teleoperatører blitt utnyttet av potensielle svindlere. Personopplysningene til minst 140.000 nordmenn er blitt tappet fra nettet i sommer.
 Del på Facebook
 Del på Twitter
 Legg til på Nettby
 Utskriftsvennlig versjon
 Tips en venn
VG Nett følger
 Datakriminalitet / RSS
 Lag din egen RSS
 - Vi har ikke holdepunkter for å si at organiserte kriminelle står bak, men problemet er at vi ikke kan utelukke det, sier avdelingsdirektør Leif T. Aanensen i Datatilsynet til Bergens Tidende.

Figur 1: Presseoppslag om tyveri av personopplysninger

1.4 Hva er personopplysninger, behandling av personopplysninger og personregistre?

Formålet med *personopplysningsloven* (Justis- og politidepartementet 2000) er å beskytte den enkelte mot at personvernet blir krenket gjennom behandling av personopplysninger. Loven skal bidra til at personopplysninger blir behandlet i samsvar med grunnleggende personvern hensyn som behovet for personlig integritet, privatlivets fred og tilstrekkelig kvalitet på personopplysninger.

1.4.1 Noen sentrale begrep

Personopplysningsloven har følgende definisjoner:

Personopplysninger er opplysninger og vurderinger som kan knyttes til en enkeltperson. Den registrerte er personen som personopplysningen kan knyttes til. Direktiv 95/46/EF (Europaparlamentet 1995) beskriver en identifiserbar person som en person som direkte eller indirekte kan identifiseres, særlig ved hjelp av identifikasjonsnummer eller et eller flere elementer som er særegne for personens fysiske, fysiologiske, psykiske, økonomiske, kulturelle eller sosiale identitet.

Behandling av personopplysninger er enhver bruk av personopplysninger, som for eksempel innsamling, registrering, sammenstilling, lagring og utlevering av personopplysninger, eller en kombinasjon av slike bruksmåter. Direktiv 95/46/EF peker på flere eksempler på bruk som gjenfinning, søking, bruk, videreformidling, spredning, tilgjengeliggjøring, utlevering, sperring, sletting eller tilintetgjøring eller en kombinasjon av slike bruksmåter.

Personregister er registre, fortegnelser m.v. der personopplysninger er lagret systematisk slik at opplysninger om den enkelte kan finnes igjen, enten de er oppbevart sentralt eller desentralisert.

Samtykke er en frivillig, uttrykkelig og informert erklæring fra den registrerte om at han eller hun godtar behandling av opplysninger om seg selv.

Sensitive personopplysninger er i personopplysningsloven opplysninger om rasemessig eller etnisk bakgrunn, om politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning, at en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling, helseforhold, seksuelle forhold og medlemskap i fagforeninger.

1.4.2 Krav til behandling av personopplysninger

Personvernloven stiller en rekke generelle krav til behandling av personopplysninger:

Legitimitet:

Personopplysninger må behandles på en lovlig måte og behandlingen trenger enten et rettslig grunnlag eller samtykke fra den som blir registrert.

Opprinnelig formål:

Personopplysninger skal bare registreres hvis den enkelte har gitt samtykke eller hvis det er en gyldig grunn til å registrere personopplysninger, nedfelt i lov eller en samfunnsinteresse som veier tyngre enn individets interesse. Virksomheten skal ha en oversikt over hvilke personopplysninger de behandler (og begrunnelsen for disse).

Personopplysninger skal bare nyttes til opprinnelig formål. Ønsker man å beholde dataene av statistiske grunner vil det for de fleste formål være tilstrekkelig med anonymiserte data. Av denne grunn skal personopplysninger ikke lagres lengre enn nødvendig. Virksomheten skal ha rutiner for når og hvordan personopplysninger skal slettes.

Proporsjonalitet og minimalitet:

Det skal være en sammenheng mellom tiltaket og hvilke personlige data som registreres og det skal ikke registreres flere opplysninger enn nødvendig. Når opplysningene ikke lenger er nødvendige for det opprinnelige formålet skal de slettes eller anonymiseres. Det skal legges til rette for at enkeltindivider kan forbli anonyme ved transaksjoner med ulike organisasjoner.

Informasjonssikkerhet:

Behandlingsansvarlige skal etablere tiltak for å sikre personopplysninger mot uautorisert eller utilsiktet tilgang, utlevering, endring og sletting. Reglene for behandling av sensitive personopplysninger er strengere enn for andre personopplysninger.

Tilstrekkelige og korrekte:

Opplysningene skal være tilstrekkelige, relevante, korrekte og tilstrekkelig oppdaterte som grunnlag for beslutninger. Behandlingsansvarlige skal etablere tiltak for å sjekke opplysningskvaliteten. Den behandlingsansvarlige skal gjennomføre planlagte og systematiske tiltak for å sikre tilfredsstillende informasjonssikkerhet med hensyn til konfidensialitet, integritet og tilgjengelighet ved behandling av personopplysninger. Informasjonssystemet og sikkerhetstiltakene skal dokumenteres.

Informasjonsplikt, innsyn og medbestemmelse (gjennomsiktighet):

Den registrerte skal informeres om hvilke data som registreres, hva det skal brukes til og hvem man skal henvende seg til for å rette opp uriktige opplysninger. Personer skal kunne kreve at registrerte opplysninger om dem rettes eller slettes når disse er uriktige, ufullstendige eller ulovlige å registrere. Personen kan også kreve en manuell gjennomgang av beslutningsgrunnlaget istedenfor kun automatiserte beslutninger. Behandlingen skal være gjennomsiktig og forståelig for den registrerte.

I et nordisk seminar (Ravlum red. 2004) trekkes følgende grunnleggende personvernprinsipper fram i tillegg:

Rettferdighet og rettmessighet:

Opplysningene skal behandles rettferdig og rettmessig. Den behandlingsansvarlige skal ta hensyn til og ha respekt for de registrertes interesser og rimelige forventninger. Inngrep skal ikke være uforholdsmessige og den registrerte skal ikke utilbørlig tvinges til å avgi opplysninger om seg selv eller til å godta at allerede innsamlede opplysninger brukes til visse formål. Dette kan sees i samsvar med at grunnlag for beslutninger skal være tilstrekkelige og korrekte.

2 Litteraturstudie

I den første delen av dette kapitlet ser vi på teori knyttet til krenkelse av personvernet; hvilke konsekvenser har det og hvordan vurderer vi konsekvensene, sannsynligheten og risikoen? Den andre delen oppsummerer resultater av spørreundersøkelser om hvordan risikoen for krenkelser av personvern oppfattes, av eksperter, i bedrifter og virksomheter, og i befolkningen. Den siste delen ser på forhold som har betydning for aksepten i befolkningen.

2.1 Hvordan vurderer vi konsekvenser, sannsynlighet og risiko?

”Life’s choices, after all, often come in bundles of goods and bads, which have to be taken whole.”

Douglas and Wildavsky 1983 (i Aven m.fl. 2003:17)

Hvordan forholder vi oss til krenkelse, risiko og sannsynlighet? I mange sammenhenger vil vi oppleve sannsynligheten for å bli utsatt for en krenkelse av personvernet som liten. Forholder vi oss rasjonelt til små sannsynligheter? Og hvordan forholder vi oss til risiko? Er det en reell overveieelse av sannsynlighet og konsekvenser, eller søker vi å unngå noen typer konsekvenser uavhengig av alvorlighetsgrad og sannsynlighet? En antakelse er at vi ikke overveier hver ny situasjon nøye, men at hver enkelt lager seg tommelfingerregler som utgangspunkt for daglige avgjørelser. En annen antakelse er at vi er mer skeptiske til nye applikasjoner enn de vi allerede kjenner.

2.1.1 Hvilke konsekvenser skal personvernet verne mot?

Risikoen for krenkelse av personvernet avhenger både av sannsynligheten for at en krenkelse skjer og konsekvensene for den enkelte. Den personlige integriteten kan deles inn i ulike typer eller områder (Fornyings- og administrasjonsdepartementet 2009, Lindkvist m.fl. 2002):

- *Geografisk integritet*, respekt for privatlivet innenfor et territorium, f.eks. private hjem (privat eiendom, egen bil, båt osv)
- *Materiell integritet* (eiendomsrett, personlig økonomi)
- *Personlig fysisk integritet* (bevegelsesfrihet, personlig frihet) og kroppslig integritet; vern om liv og helse, vern mot inngrep i kroppen, vern mot overgrep og uønsket kroppslig oppmerksomhet
- *Personlig ideell integritet* (privatliv, personlighet) og psykisk integritet; respekt for andres følelser, oppfatninger og mulighet for refleksjon
- *Kommunikasjonsintegritet*; rett til uforstyrret kommunikasjon med andre
- *Informasjonsintegritet*; vern om personopplysninger
- *Kontekstuell integritet*; hensyn til normer om hva som er relevant informasjon i ulike sammenhenger; helseopplysninger er relevant hos legen og kredittopplysninger hos banken osv., og at opplysningene ikke brukes til andre formål.

Eksposering og ulike konsekvenser

Risikoen for krenkelse av personvernet avhenger både av sannsynligheten for at en krenkelse skjer og konsekvensene for den enkelte. I trafikken registreres det opplysninger om oss på mange måter i ulike sammenhenger; eksempelvis hvor man er, hva man kommuniserer med hvem, kameraovervåking, biometri, overføring av data om reise og betaling, lagring av data og søkeprosesser i lagrede data. I noen sammenhenger har vi svært detaljerte data om enkelte individ. Med nesten ubegrensede muligheter for registrering, lagring, sammenstilling og analyse, stilles det

spørsmål ved om det bare er sensitive og personlige opplysninger som bør vernes (Fornyings- og administrasjonsdepartementet 2009, Blume og Kjellerup 2002 referert i Ravlum red. 2004). Folk flest opplever det som viktigere å beskytte hvor man har vært og eget mobiltelefonnummer, enn det som regnes som sensitive data i lovverket.

Vi kan skissere noen eksempler der det kan ha konsekvenser for den enkelte dersom personvernet krenkes i transportsektoren:

- Krenkelse av privatlivet/*intimsonen*, episoder som oppleves ubehagelige og pinlige der og da. Eksempler: Kroppsvisitasjon og gjennom søking av bagasje på flyplasser og grenseoverganger, og videoopptak når man ikke vet om det.
- Dersom personlige opplysninger brukes for å skade en persons omdømme, f.eks. med negative oppslag i media. Selv om opplysningene ikke gir et riktig bilde, kan det være veldig vanskelig å rette opp det inntrykket som er skapt.
- Opplysninger brukes for å misbruke personens identitet. Dette kan få ulike konsekvenser som økonomiske konsekvenser og muligheten for å framstå med rent rulleblad, få innreise til andre land osv.
- Opplysningene brukes som grunnlag for beslutninger som har konsekvenser for en sjøl.
- Personlige opplysninger benyttes til å få ikke-legitim makt over en person.
- Økonomiske konsekvenser for den enkelte.

2.1.2 *Hvor alvorlig vurderer vi konsekvensene?*

Hvor alvorlig vi vurderer konsekvensene av hendelsene er avhengig av flere faktorer (Aven m.fl. 2003:19):

- Hva er mulighetene for tap; hva slags tap, alvorlighetsgrad og omfang
- Geografisk spredningen av mulig skade (ubiquity)
- Tidsmessig horisont for mulig skade (persistence)
- Hvor mange som er eksponert og hvilken tilknytning eller nærhet de har til en selv
- Muligheten for å tilbake stille situasjonen (reversibility)
- Forsinkelseeffekter; om effekten opptreffer med en gang eller på et senere tidspunkt
- Mobiliseringsmuligheter; muligheten for å generere sosiale konflikter og psykologiske reaksjoner på grunn av brudd på individuelle, sosiale eller kulturelle interesser og verdier

2.1.3 *Hvordan opplever vi risiko?*

Vi har sett på litteratur om risiko ut fra en antakelse av at mange forhold ved risiko kan overføres fra ett temaområde til et annet. Amundsen og Bjørnskau (2003) gjennomgår teori om opplevd risiko i forbindelse med trafikksikkerhet. Aven m.fl. (2003) peker på at det er flere måter å forstå risiko på. Et tradisjonelt teknisk naturvitenskapelig perspektiv gir et skarpt skille mellom *objektiv* risiko, basert på erfaringstall eller risikoanalyse, og *opplevd* risiko.

Innen samfunnsvitenskap studerer man risiko sett fra individet, samfunnet og organisasjonsnivå. I et kunnskapsbasert og beslutningsorientert perspektiv legger man vekt på at all risiko er vurdering; om hva som kan skje i framtida, og hvordan system, teknologi, organisasjoner og mennesker vil fungere og opptre. Faktaopplysninger om hva som har skjedd gir bare ett bidrag til forståelsen av hva risiko er. Poenget er å finne fram til underliggende prosesser, faktorer og indikatorer som kan

gjøre oss oppmerksomme før alvorlige konsekvenser har blitt realitet. Et risikoutsagn basert på store mengder relevante data og anerkjent metodikk, der det er konsensus om antakelser og forutsetninger, blir tillagt større vekt enn tilfeldige utsagn.

En vanlig framstilling av risiko er:

$$\text{Risiko} = \text{sannsynligheten for en gitt hendelse} \times \text{alvorlighetsgraden av hendelsen}$$

Ofte bruker man et diagram som vist i figur 2 for å identifisere ulike typer hendelser, alvorlighetsgrad og hyppighet.

Sannsynlighet	Ofte				
	Sannsynlig				
	Sjelden				
	Usannsynlig				
		Minimal	Moderat	Alvorlig	Svært alvorlig
		<i>Konsekvens</i>			

Figur 2: Risikomatrix for beskrivelse av risiko

Erfaringer tilsier at fagfolk i stor grad baserer sin vurdering på hvor sannsynlig det er at den aktuelle aktiviteten får et uheldig utfall. Folk flest inkluderer alle mulige aspekt når de vurderer risiko, mye mer enn bare sannsynlighetstall for usikkerhet og tap, og de har en tendens til å basere sine vurderinger på mulige konsekvenser av et uheldig utfall. Lekfolk er mer interessert i *hva* som kan skje og *hvordan* det skjer, enn *hvor ofte* det skjer (Amundsen og Bjørnskau 2003:4). Et vesentlig spørsmål publikum stiller seg, er: Kan vi leve med konsekvensene? Dette kan framstilles slik:

$$\text{Opplevd risiko} = \text{opplevd sannsynlighet} \times \text{opplevd konsekvens}$$

Sannsynligheten for at hendelsen skal oppstå synes i liten grad å påvirke folks vurdering av risiko. Opplevd risiko har en emosjonell komponent som blant annet inkluderer trygghet, frykt, angst og bekymring, og en kognitiv komponent som representerer den subjektivt opplevde risikoen for at en ulykke eller skade skal inntreffe (Amundsen og Bjørnskau 2003:1). De faktorene som har størst betydning for vår vurdering av opplevd risiko kan fordeles på dimensjonene frykt og ukjent risiko (Amundsen og Bjørnskau 2003:5).

- Dimensjonen *frykt* inkluderer forhold som: Katastrofepotensial, global katastrofe, sannsynligheten for dødelig utfall, ukontrollerbar, frykt, ikke rettferdig fordelt (kan rammes selv om vi ikke har gjort feil), høy risiko for kommende generasjoner, vanskelig å redusere, økende, ufrivillighet.
- Dimensjonen *ukjent risiko* inkluderer: Ikke observerbar, ukjent for de som er eksponert, forsinket effekt, nye risikokilder, risiko ukjent for forskere.
- For *eksponering* som dimensjon inngår: Antall personer eksponert for hendelsen og nærhet – om det er du selv, din familie eller dine venner.

Utrygghet er en annen dimensjon enn risiko, men er ikke et direkte sammenlignbart fenomen. Kontrollregimer er en måte å ivareta (data)sikkerhet på og en måte å signalisere til kunden at man er opptatt av sikkerhet (Amundsen og Bjørnskau 2003:23). Folks opplevelse av utrygghet påvirkes av personlige egenskaper, livssituasjon, kunnskap, erfaringer, samfunnsmessig forståelse, teknologisk utvikling, håndtering av risiko og utrygghet, og egenskaper ved de faktorene som skaper risiko. Tiltak som reduserer den faktiske risikoen for at en uheldig hendelse skal oppstå, vil ikke

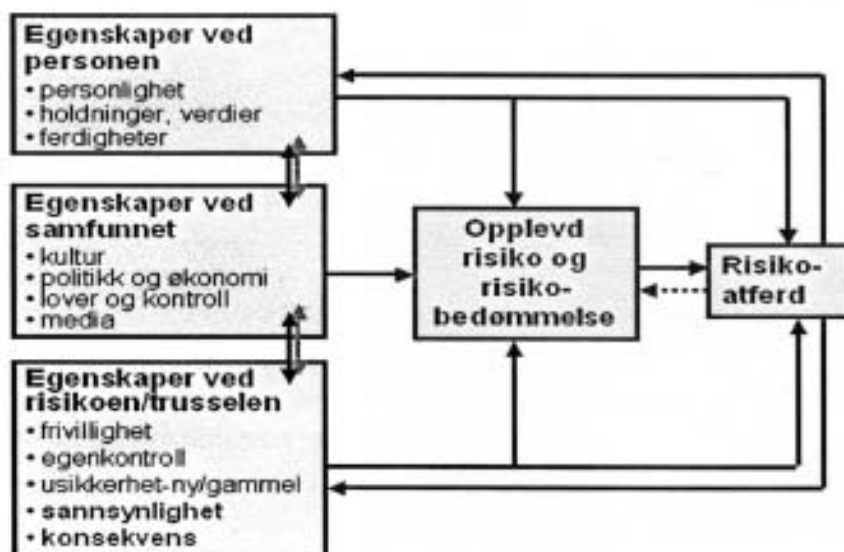
nødvendigvis redusere folks utrygghet, heller ikke når det informeres om hvilke tiltak som er iverksatt (Amundsen og Bjørnskau 2003:4,5,7).

Medias fokusering på ulike typer hendelser påvirker vår vurdering av aktuelle hendelsestyper, men sannsynligvis har den begrenset varighet (Amundsen og Bjørnskau 2003:1,8-9).

2.1.4 Forhold som påvirker aksepten av risiko

Aksept er en avveining mellom nytte og risiko. Fagfolk vurderer nytten av systemet for virksomheten mot sannsynligheten for uheldige utfall. Den enkelte vurderer egen risiko mot egen nytte, evt. mot tydelig og forståelig samfunnsnytte. Forhold som påvirker vår vurdering og aksept av risiko er (Aven m.fl. 2003:17-18):

- Ufrivillig risikoeksponering
- Manglende personlig kontroll over risikoen
- Usikkerhet knyttet til hva som vil bli konsekvensene
- Manglende personlig erfaring med risikoen, frykten for det ukjente
- Genetiske effekter av eksponeringen, trussel for framtidige generasjoner
- Katastrofale hendelser
- Nytteverdier er ikke særlig synlige, eller nytteverdier går til andre



(Kilde: Hovden 2001, i Amundsen og Bjørnskau 2003)

Figur 3: Opplevd risiko, risikobedømming og risikoatferd

2.2 Studier av aksept i forhold til personvern

I dette avsnittet refererer vi noen studier om aksept av tiltak som har betydning for personvernet. Vi ser først på studier der eksperter deltar, studier der ansatte i virksomheter blir spurt og studier der befolkningen deltar.

2.2.1 Studier der eksperter deltar

Nordisk seminar i 2004

Oppsummeringen fra et nordisk seminar om personvern i transport (Ravlum red. 2004) konkluderer med at sektormyndigheter og andre aktører i transportsektoren har behov for veiledning for å praktisere prinsippene i personvernlovgivningen. Det er også behov for påtrykk for å oppnå at personvern systematisk inngår i beslutningsprosesser når informasjonsteknologi eller intelligente transportsystemer utvikles og tas i bruk, eksempelvis ved å stille krav til konsekvensutredninger. Det er viktig å få fram personvernhensyn tidlig i designprosessen slik at evt. konflikter kan tas hensyn til i teknisk design. Seminaret ble holdt av Nordisk ministerråd og samlet representanter for samferdselsmyndigheter, datatilsyn og forbrukermyndigheter fra alle de nordiske landene.

Rapporten gjennomgår grunnleggende personvernprinsipper. Det etterlyses mer systematisk kunnskapsoverføring mellom transportformene og mellom de nordiske landene. Rapporten peker på at luftfart og sjøtransport må forholde seg til et internasjonalt regelverk og har erfaringer i å veie behovet for sikkerhet (security) opp mot personvernet ved behandling av personopplysninger. Utfordringer er hvilke opplysninger som skal behandles, hvordan de skal behandles og regler for sletting, retting og videre bruk av opplysningene.

Ekspertintervju i Sverige

I en svensk undersøkelse ble 15 eksperter som representerer 13 organisasjoner intervjuet, i tillegg til gjennomgang av litteratur og spørreskjema til befolkningen (Lindkvist m.fl. 2002). Intervjuene ble gjennomført ved besøk og via telefon og e-post. Det ble benyttet en semistrukturert intervjuguide, der ekspertene, i tillegg til generelle kommentarer til transportinformatikk og integritet, også kommenterte fire bruksområder:

- Videoovervåking i kollektivtrafikken
- Lokalisering f.eks. via mobiltelefon
- Automatisk fartsovervåking med ubemannede kamera
- Betaling av reiser med kort



Figur 4: Noen vet hvor du er

Både skeptiske og teknologipositive synspunkt kom fram. En av ekspertene pekte på at personvern spesielt er et problem innenfor samfunnsbetalte transport, der vi har svært detaljert informasjon om enkelte individ, eksempelvis personer med mentale eller fysiske funksjonsnedsettelse.

2.2.2 Studier av bedrifter og virksomheter

Webbasert spørreundersøkelse til 424 norske bedrifter

I 2005 ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse blant 424 norske virksomheter, offentlige og private næringsvirksomheter, offentlig forvaltning og tjenesteprodusenter, og ideelle organisasjoner (Ravlum 2005). 78 av virksomhetene er innenfor transport og kommunikasjon, men svarene fra disse er ikke skilt ut i presentasjonen. De som er ansvarlig for datasikkerheten i bedriften er bedt om å svare. Et generelt inntrykk er at virksomhetene har en grunnleggende positiv holdning til personvern, men at de har lite kunnskap om personopplysningsloven og hvilke plikter den gir. Et annet inntrykk er at kravene i loven ikke etterleves, basert på at et stort antall virksomheter ikke hadde, eller ikke hadde kjennskap til, en oversikt over hvilke personopplysninger

virksomheten behandlet eller rutiner for sletting av informasjon. 30 % hadde ikke gjennomført noen av tiltakene for internkontroll og informasjonssikkerhet som det ble spurt om, og bare 4 % hadde gjennomført alle kravene.

Telefonintervju med aktører i innenlands persontransport

Høsten 2008 ble det gjennomført telefonintervju om behandling av personopplysninger med et fåtall personer innen virksomheter knyttet til persontransport (Øvstedal 2009). Et generelt inntrykk var at virksomhetene hadde fokus på datasikkerhet. Noen hadde tydelige sikkerhetssystem, mens for andre virksomheter var dette i stor grad hendelsesstyrte aktiviteter. En klar motivasjon for god datasikkerhet var virksomhetens renommé. Intervjuene ga inntrykk av at det var relativt lite kunnskap om personopplysningsloven, som heller ikke var en del av internopplæringen. Av effektivitetshensyn ble kun nødvendige data samlet inn. Noen få hadde klare sletterutiner, men mange ønsket å lagre data lenge og viste til regnskapslovgivning. Spesielt for offentlig betalte transporter blir det lagret og fremstilt detaljerte opplysninger.

2.2.3 Studier av befolkningens aksept i forhold til personvern

Svensk spørreskjemaundersøkelse om personopplysninger i transport

I Sverige ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse per post med 1185 respondenter (svarprosent 60,4 %) (Lindkvist m.fl. 2002). Om lag like mange menn og kvinner svarte, og aldersfordelingen var nokså lik for menn og kvinner. De ble bedt om å ta stilling til en rekke utsagn på en 7-delt skala fra helt enig til helt uenig, om hvert av følgende tema:

- Videoovervåking i kollektivtrafikken
- Lokalisering via mobiltelefon, navigeringssystem, kjøretøydata m.m.
- Automatisk fartsovervåking med ubemannede kamera
- Betaling av reiser med kort og bruk av kort for adgangskontroll

I rapporten peker de blant annet på hvilken informasjon vi ønsker å verne, graden av samtykke og tidsaspektet for den tekniske utviklingen. Samlet svarte respondentene at bruk av betalingskort har størst effekt på personvernet, deretter lokalisering, hastighetsovervåking og minst kameraovervåking - både i forhold til inntrenging i privatlivet, misbruk av informasjon og at det åpner for all slags overvåking.

Respondentene ble delt i tre grupper med utgangspunkt i bekymring for sammenstilling av registre. De som var mest urolige (510 personer, 44 %), var mer negative til alle typer overvåking, enn de som ikke var urolige for sammenstilling av registre (211 personer, 19 %). Disse to gruppene svarte forskjellig på spørsmålene i skjemaet, men man fant ikke forskjeller i sosioøkonomisk bakgrunn som kjønn, alder, inntekt og utdanning.

Kameraovervåking:

De som reiser regelmessig kollektivt var ikke mer positive til videoovervåking enn andre, men de hadde mindre tro på at videoovervåking bidro til å redusere kriminalitet. De som kjente seg utrygge når de reiste kollektivt var mer positive enn andre til overvåking. De som opplevde vold som et problem og som bare reiste i selskap med andre, trodde at videoovervåking ville hjelpe på kriminalitet og at de selv ville føle seg tryggere. De yngste er mest negative og de eldste mest positive. Kvinner er noe mer positive enn menn, men menn og kvinner som reiser ofte kollektivt svarer likt på noen av spørsmålene.

Lokalisering:

De med høyest inntekt (og de som er født 1957-66) hadde minst tro på nytten ved lokaliseringinformasjon for vegvesenet og kommunen, og for seg selv. De eldste var mest positive. De yngste var også positive til tryggheten, men usikker i forhold til misbruk. Kvinner var noe mer positive enn menn, også når man sammenlignet de som kjører bil flere ganger i uka.

Automatisk hastighetskontroll:

De som har vært bøtelagt var mer negative enn andre (forskjellen var signifikant). De mener i mindre grad enn andre at automatisk hastighetskontroll er vel anvendte penger som bidrar til å redusere hastighetene, eller at det er sammenheng mellom hastighet og ulykker. De eldste er mest positive. Kvinner er mer positive på alle spørsmål, også når de som kjører bil flere ganger i uka sammenlignes. Når man bare sammenligner de som har blitt bøtelagt, er kvinnene mer positive i forhold til tre spørsmål: Om inntrenging i privatlivet, om å behandles som en potensiell lovbrøyer, og om det er effektivt for å redusere hastighetsnivået.

Betaling med kort:

Alle spørsmålene ble besvart relativt likt. De eldste var mest negative. Menn var mest positive til effektiviteten, men samtidig mer skeptiske til misbruk.

Om betaling i parkeringshus

74 kunder svarte på en enkel spørreskjemaundersøkelse om betalingsordninger i parkeringshus (Øvstedal og Foss 2009). Halvparten svarte at det ikke var viktig for dem om opplysninger om deres reiser og parkering ble behandlet konfidensielt. For 7 % (5 personer) var det svært viktig og for 11 % (8 personer) var det ganske viktig at opplysningene ble behandlet konfidensielt, og 32 % (24 personer) svarte at det kan være viktig i spesielle tilfeller.



Foto: Parking Trend International – June 2008

Figur 5: Automatisk nummeregjenkjenning – betaling i P-hus

Av de 74 personene var det 3 personer som hadde valgt betalingsform denne dagen ut fra et ønske om å være anonym. Ikke alle har kunnskap om hvilke data som registreres om dem, men de fleste stoler på at dataene behandles konfidensielt. Undersøkelsen viste også at både de som betaler parkering med AutoPASS brikken og de som ikke gjør det, er positive til å bruke brikken for betaling av parkering og bompengepasstinger. Men de er vesentlig mindre positive til nye anvendelsesområder for betaling med bombrikken.

Telefonintervju med 1000 nordmenn over 15 år om personopplysninger generelt

1 000 personer over 15 år ble intervjuet over telefon (TNS Gallup) i løpet av mai 2005 (Ravlum 2005b). Respondentene ble spurt om kunnskapen til egne rettigheter, tilliten til behandling av personopplysninger i ulike virksomheter, bruk av internett, hvilke opplysninger de ikke ønsker å dele med andre, og synspunkter på kameraovervåking. En hovedkonklusjon er at samtykke i liten grad bidrar til beskyttelse av personvernet, og at det er problematisk å overlate ansvaret for personvernet til den enkelte.



Figur 6: Telefonintervju

Befolkningen har stor *tillit* til at lovgivningen følges og til behandlingen av personopplysninger i ulike virksomheter. Spesielt politiet, offentlige etater og banker kommer godt ut. Folk er mest skeptiske til ideelle organisasjoner, teleselskap og bompengeselskap. 49 % hadde tillit til bompengeselskap, 29 % hadde lite tillit og 22 % ingen tillit.

16 % svarer at de har opplevd at opplysninger har kommet på avveie, og disse svarer mer negativt på alle situasjoner/handlinger. De fleste vet at de kan nekte at personopplysninger brukes til direkte markedsføring. Mange kjenner også retten til innsyn og til retting av opplysninger, og 17 personer hadde bedt om retting eller sletting. At behandlingsansvarlig har plikt til å informere om hvem som samler inn data og hva de skal brukes til, er minst kjent.

Svært mange mener at det er viktig å beskytte opplysninger om helse, personlig økonomi og personnummeret. Over halvparten av de spurte vil ikke at helsepersonell skal kunne dele opplysninger uten pasientens samtykke. Flertallet opplever også at det er viktigere å beskytte opplysninger om hvor man har vært og mobiltelefonnummeret sitt, enn politisk standpunkt, religiøs tilknytning og medlemskap i fagforening. 14 % har gitt fra seg personopplysninger i bytte med gratis vareprøver, flere blant de yngste. De yngste er mest positive, med unntak av opplysninger om hvor man har vært.

72 % synes automatisk trafikkontroll er greit. Nesten alle er positive til *kameraovervåking* i bank- og postlokaler, 80 % er positive til kamera i buss, tog og butikker, og nesten like mange i drosje. Flertallet vil ikke ha kamera på restauranter og barer, offentlige toaletter, eget arbeidssted eller lærested, men hele 33 % kan tenke seg å ha kamera på eget arbeidssted. 50 % mener at kameraovervåking flytter hærverk og vold til andre steder. De som allerede føler seg trygge der de ferdes til daglig, tror at de vil føle seg tryggere med kamera. Eldre er mest positive.

Av de spurte brukte 69 % *internett* daglig og 23 % aldri. 82 % er enig i at politiet kan overvåke internett, iberegnet seg selv. 80 % er bekymret for sikkerheten ved internett handel, og 64 % er bekymret for at informasjon samles opp over tid. 61 % er bekymret for misbruk av opplysninger ved bruk av internett, men det er ikke sammenheng mellom bruk og bekymring. Tilsvarende er 41 % bekymret ved bruk av mobiltelefon og 37 % ved bruk av betalingskort.

Flere menn enn kvinner kjenner til Datatilsynet og til begrep som hengelås, https og elektronisk signatur. At man benytter samme pin-kode og passord til ulike formål, er en atferd som avtar med

alderen. Kvinner og eldre er noe mer bekymret for betaling over internett enn menn og yngre. De aller fleste uttrykker stor tillit til det offentliges behandling av personopplysninger og vil oppgi opplysninger til det offentlige over internett.

Intervju om kameraovervåking med personer på Oslo S og nedre del av Karl Johans gate

Sætnan m.fl. (2004) har kartlagt antall og type overvåkingskamera, tillatelser, skilting og type overvåking på Oslo S og nedre del av Karl Johans gate. I 2003 ble det gjennomført 218 intervju i det samme området, samt 10 dybdeintervju. En hovedkonklusjon er at flertallet aksepterer overvåking på publikumssteder, i større grad for private steder enn offentlige. Men de aksepterer ikke kameraovervåking på steder der de opplever større intimitet; som prøverom, offentlige toaletter og garderober, eller egen gate/inngangsdør. For slike steder er aksepten større på offentlige steder enn for private. Vi kan derfor skille mellom to dimensjoner:

- Private og offentlige publikums plasser
- Sosiale og private rom i det offentlige rommet

De ble også spurt om de opplever kameraovervåkingen nyttig, om det gir trygghet, om det invaderer privatlivet, om de tror det er grunnlag for diskriminering, og om uskyldige har noe å frykte. 58 % ønsker at de som ser på skjermene er politi, 15 % at det er securityvakter og 7 % at det er frivillige. 80 – 90 % svarer at det er viktig for dem at overvåking er skiltet med krav til registrering, tillatelse og inspeksjon, og at det er regler for tilgang til bildene med restriksjoner for media og kommersielle interesser. 73 % synes det er viktig med tidsbegrensning på lagring og 48 % at det er restriksjoner på politiets tilgang – dette tyder på stor tillit til politiet og de som overvåker. Datatilsynet hadde også stor tillit.

De som svarer at de utseendemessig kan bli tatt for å være *minoritet*, svarer noe mer enn andre at overvåking diskriminerer på bakgrunn av utseende. De stoler ikke i samme grad på politiet og ønsker frivillige som overvåker. *Narkomane* var mer negative til overvåking enn andre. De ønsket ikke at andre skal se deres oppførsel, og de opplever å bli jaget bort og utestengt fra kjøpesentre etc. Men noen ønsket overvåking fordi de følte seg tryggere og mente at det førte til mindre vold. Hvis narkomane, uteliggere og minoriteter blir mer overvåket enn andre, kan det medføre at de oftere blir tatt og dermed er overrepresentert i kriminalstatistikken, noe som vil forsterke mer selektiv overvåking.

Fokusgrupper i Sandnes om sikkerhetsteknologi, som del av det europeiske PRICE prosjektet

26 personer deltok i et møte i Sandnes der de hørte på en presentasjon, fylte ut et spørreskjema og deltok i diskusjon om sikkerhetsteknologier (Teknologirådet 2003a). Invitasjon var sendt til 2000 personer i alderen 18-80 år. Diskusjonene viste stor spredning i synspunkt på hva som er trusler og hva som er akseptable tekniske løsninger. Teknologisk utvikling endrer befolkningens toleranse og preferanser, og trenden er at folk lar mer av det private bli offentlig både av bekvemmelighet og av hensyn til sikkerhet. Det er ikke entydig at det er større terrortrussel i internasjonal flyfart enn på andre områder. Når det gjaldt datakriminalitet, ble hackere og kriminelle nevnt som mulig trussel, mens misbruk fra autorisert personell i liten grad ble nevnt. Kanskje kan vi velge andre løsninger i Norge nettopp fordi tiltroen til myndighetene er stor? Deltakerne la vekt på informasjon, diskusjon



Foto: Quadell hos Wikimedia Commons under Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Video_surveillance_sign.jpg

Figur 7: Kameraovervåking

og refleksjon, for å komme fram til hva slags samfunn vi ønsker, men hastigheten i den tekniske utviklingen er en utfordring. Konsekvensutredning av personvernimplikasjoner før implementering av ny teknologi har støtte blant deltakerne. Et flertall støttet også analyse av personvernimplikasjoner som del av alle forskningsprosjekt.

Kjente teknologier brukt på flyplasser og av politiet ble akseptert, mens nye løsninger og nye bruksområder møtte motstand. Et flertall var positive til politiets DNA-register for å bekjempe kriminalitet. Tilsvarende aksepterte de fleste bruk av *biometriske* opplysninger for grensekontroll og flyplasskontroll, selv om mange var skeptiske til risikoen for at dataene stjeles. Nesten ingen aksepterte bruk av biometriske opplysninger for betaling på kollektivmidler eller som adgangskontroll på sportsarenaer, togstasjoner og andre steder med mye folk.



Foto: Knut Bry / Oslo Lufthavn AS

Figur 8: Avgangshall Gerdermoen

Deltakerne var negative til utstyr som logger *lokalisering*. Selv om et flertall mente at dette ville være et godt verktøy for politiet, så var det bare et lite mindretall som ville akseptere det. Flertallet aksepterte imidlertid telefonavlytting ved mistanke om kriminalitet.

Flere godtok *kameraovervåking* i banker og på flyplasser, mens ca halvparten aksepterte kamera i butikker, buss- og togstasjoner, sportsarenaer og andre steder med mye folk. Prøverom er et sted kamera ikke er akseptert. Automatisk ansiktsgjenkjenning ble akseptert i spesifikke situasjoner, men det var skepsis til at uskyldige blir mistenkeliggjort.

Skanning av personer ble akseptert på flyplasser og i offentlige bygninger. Både bagasjeskanning, metallskanning og kroppsskanning med nøytralt bilde ble akseptert. Såkalt nakenmaskin og utstyr som måler kroppstemperatur, svette og hjerterate hadde liten aksept.

Det var ingen aksept for søk og sammenstilling av dataregistre for kommersielle formål, men noe aksept når formålet er bekjempelse av kriminalitet. De fleste opplevde dette likevel problematisk, hva skjer med alle dataene? Det var generelt en del usikkerhet og misforståelser med hensyn til hva personvern fremmende teknologier er (privacy enhancing technologies, PET) og hvilke konsekvenser det har, både på individnivå og samfunnsnivå. Utestenging fra offentlige tjenester av de som ikke benytter PET ble ikke akseptert.

Europeiske holdninger til sikkerhetsteknologier

Teknologirådet (2003b) oppsummerer fokusgruppeintervjuene i seks europeiske land. Uenigheten består i hvor stort inngripen i privatlivet som aksepteres når og hvor. Aksepten avhenger av flere faktorer:

- *Vane* og rutine reduserer kritiske holdninger slik at registrering aksepteres lettere med kjente teknologier i kjente situasjoner.
- *Effekten* av sikkerhetsteknologien må være i proposisjon med inngrepet i personvernet. Mange sikkerhetsteknologier bidrar ikke til større sikkerhet, men viser at noe er gjort (politiske hensikter).
- *Sted og situasjon*; vi opplever større effekt av samme teknologi i noen situasjoner ("danger spots") enn i andre.
- *Graden av behagelighet*, tiltak som gjør reisa enklere (f.eks. samme elektroniske billett på alle reisemidler) aksepteres lett, mens tiltak som medfører ekstra bry (som sikkerhetsjekk ved bytte av transportmiddel) er vanskelige å akseptere.

Det er liten aksept for teknologier som truer den personlige sfære, enten det er kameraovervåking, skanning av kropp eller kobling og søk av databaser. En del oppfatninger bygger på mangelfull kunnskap, eksempelvis aksepteres irisgjenkjenning bedre enn ansiktsgjenkjenning, mens irisgjenkjenning kan identifisere bestemte sykdommer. Det kan også være kulturelle forskjeller i hva som oppleves som intimt.

Sikkerhetsteknologier vil bli tatt i bruk, kanskje på et annet sted og på en annen måte enn opprinnelig tenkt. Deltakerne pekte på at tiltak som er iverksatt ikke blir tatt bort igjen, og de kan misbrukes. De pekte videre på at:

- Det handler om (mis)tillit til stat, kommersielle interesser, kriminelle, og personen som kontrollerer teknologien. Makt gjør korrumpert.
- Det gjør en forskjell hvis det må en rettsavgjørelse til.

Diskusjonen pekte på følgende faktorer for at sikkerhetsteknologi kan aksepteres:

- Tiltaket må stå i forhold til inngrepet i privatliv, og tiltaket må være effektivt.
- Misbruk må forebygges med strikt kontroll, begrenset tilgang og krav om rettsbeslutning (begrenset tilgang).
- Formålsgliding og fysisk inngripende teknologi aksepteres ikke.
- Sikkerhetsteknologi må være siste valg, andre alternativer vurderes først.

Det bør være offentlig debatt før (politikerne bestemmer) innføring av ny teknologi. Andre løsninger bør vurderes. Det var skepsis til lobby fra industrien og leverandørene, inkludert forskning og eksperter.

2.3 Forhold som har betydning for befolkningens aksept

Det foreligger flere rapporter som peker på ulike sammenhenger når det gjelder befolkningens aksept av tiltak som innebærer bruk av personlige opplysninger.

2.3.1 Aksept i befolkningen

Flere studier tar opp hvordan aksepten varierer i befolkningen. Noen peker på at yngre mennesker er mindre skeptiske til å oppgi personlige opplysninger enn voksne. De viser til at unge mennesker ikke har erfaringer som bidrar til innsikt i mulige konsekvensene. Ungdom er først og fremst opptatt av tilgang til tjenestene og legger igjen mange spor. De peker også på en tilvenning til mye privat informasjon i det offentlige gjennom reality-tv, facebook o.l. (Øvstedal 2009). Et spørsmål er om dette betyr at befolkningen som helhet blir mindre skeptisk over tid, eller om dagens unge blir mer skeptisk når de blir eldre (alderseffekt eller kohorteffekt)? Noen mener at folk reagerer stadig mindre som en del av en utvikling der vi i stadig større grad må oppgi personrelaterte opplysninger nærmest over alt. Andre mener at folk blir mer bevisste på sikt.

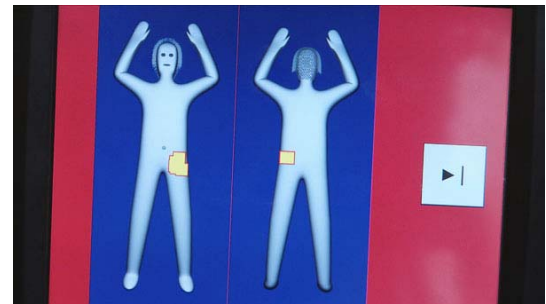


Foto: Pianist Berlin hos Wikimedia Commons under Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported
<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Koerperscanner-fund.jpg>
<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Koerperscanner-ok.jpg>

Figur 9: Skjermbilder, monitor for body scanner

Andre peker på at eldre mennesker er mer positive til mange tiltak enn gjennomsnittet, som f.eks. kameraovervåking. De opplever selv at de har lite å skjule og verdsetter tryggheten høyere enn frihet fra innsyn (Lindkvist m.fl. 2002).

Kvinner er generelt mindre skeptiske enn menn (Lindkvist m.fl. 2002).

Noen bryr seg, andre ikke. De fleste tror ikke det er så farlig, og den enkelte føler seg bundet av systemet for å få gjort det man skal. Flere studier deler befolkningen inn i tre grupper (Lindkvist m.fl. 2002, Teknologirådet 2007a:23). En amerikansk undersøkelse konkluderte med at 25 % var (prinsipielt) skeptiske til tiltak som innebærer personopplysninger, 20 % brydde seg ikke og 55 % vurderte situasjonen fra gang til gang. Den svenske undersøkelsen (Lindkvist m.fl. 2002) viste at de som bekymret seg for sammenstilling av registre (44 % av utvalget) også svarte mer negativt på alle typer tiltak som involverte personopplysninger, enn de 19 % som ikke var bekymret. De fant ikke sosioøkonomiske forskjeller mellom de to gruppene. Hva avgjør hvilken toleranse vi har og har *personligheten* betydning for aksept – er vi risikotakere og risikovegrere også på personvernområdet?

2.3.2 Aksept i forhold til egenskaper ved opplysningene og behandlingen

Vi deler mer informasjon med de nærmeste, men vegrer oss kanskje for å dele informasjon der vi føler oss sårbare med de som står oss nærmest. Den vanlige oppfatningen er at graden av selvbestemmelse over personopplysninger øker med graden av *intimitet* og *sensitivitet*. Folks opplevelse av hva som er privat og sensitiv vil imidlertid variere mellom kulturer og mellom generasjoner. (NOU 2009:1,35). Hvem vi deler tanker og opplysninger med og hvem vi holder dem hemmelige overfor, er individuelt innenfor visse kulturelle mønstre, og disse mønstrene er komplekse og i stadig endring (kontekstavhengig integritet).

Det er også et skille mellom *privat* og *offentlig* sted. Mange svarer at det er i orden med videoovervåking i det offentlige rommet; i gater, butikker og kjøpesentre. På slike steder kan man ikke regne med å ha hemmeligheter uansett. Derimot ønskes ikke videoovervåking nær hjemmet og på steder der vi er avkledd, som toaletter, omkleddingsrom og idrettsgarderober. (NOU 2009: 1,36, Sætnan 2004, www.urbaneye.net).

Aksepten er høyere dersom personopplysningene gis på frivillig grunnlag (kjøpsavtaler etc.) enn om registreringene påføres uten direkte samtykke (f.eks. automatisk trafikkontroll). Folk har høyere aksept for tiltak som kun angår det integritetsfokuserede personvernet (stor tiltro til systemet), enn for tiltak som berører makt- og beslutningsfokuseret personvern (Ravlum 2004).



Foto: Parking Trend International – June 2008

Figur 10: Automatisk nummeregjenkjenning

2.3.3 Aksept i forhold til egenskaper ved tiltaket

En viktig forskjell for aksepten er om vi forventer at konsekvensene av registrering av personopplysninger skal ramme oss selv eller om det rammer ”de andre”. Dette gir grunnlag for flere hypoteser.

Aksepten av et tiltak, enten det gjelder innskrenking av frihet eller personvern, er høyere dersom vi har *individuelle* fordeler enn om samfunnet har fordeler ved bruken av IKT. De færreste regner personvern som viktigste eller nest viktigste hensyn, og fordelene ved brukervennligheten vil derfor telle mer. Folk stoler på systemet og bruker løsninger som gir individuelle fordeler (Ravlum red 2004:7). Å avstå fra individuell frihet i bytte for *kollektiv* trygghet og effektivitet ses på som mer betenkelig. Tiltak for å øke trafikksikkerheten, som fartssperre og automatisk trafikkontroll, har lavere aksept enn tiltak for mer effektiv transport. Det er høy aksept for IKT-løsninger som gir individuelle fordeler, f. eks. effektiv bomplassering eller enklere betalingsordninger i kollektivtrafikken. At fordelene ved IKT- tiltakene kan individualiseres, kan derfor være viktig for befolkningens aksept (Ravlum 2004).

Personvern kan være vikarierende argumentasjon. Man kan være mot et tiltak og benytter personvernet som tilgjengelig argumentasjon. Et eksempel er automatisk fartsovervåking på strekninger, der mange kan oppleve at de selv står i fare for å bli tatt.

Folk har høyere aksept for tiltak som kun angår det integritetsfokuserede personvernet (stor tiltro til systemet), enn for tiltak som berører makt- og beslutningsfokuseret personvern (Ravlum 2004). Det er liten aksept for løsninger som griper inn i den enkeltes handlefrihet, som f.eks. fartsovervåking eller kilometeravgift, som berører *beslutnings- og maktfokusert* personvern. Motstanden av behandling av personopplysninger går på myndighetenes muligheter til å ilegge bot (fartsoverskridelse), skatter og avgifter (bompenger, veiprising etc.), og myndighetenes mulighet til å innskrenke personlig frihet. Det er liten motstand mot kameraovervåking selv om virkemidlet har liten effekt, mens det er stor motstand mot automatisk fartsovervåking som har stor positiv effekt (Ravlum 2004). Resultatene tyder på at det ikke er hvilke opplysninger som behandles, men *formålet* av behandlingen, som har betydning for folks aksept. Det er liten skepsis til tiltak som skal fremme security eller effektivisering av transportsektoren, mens skepsisen rammer tiltak som automatisk fartskontroll og fartssperre begrunnet i trafikksikkerhet. Man kan anta at det er større aksept for inngripen i personvernet hvis det er nødvendig for å oppnå målsettinger som verdsettes høyt (Ravlum 2004).

Generelt er skepsisen høyere for *nye* tiltak enn for tiltak man allerede har erfaringer med. Motstanden kan primært skyldes ny og ukjent teknologi og ikke personvernimplikasjonene (Teknologirådet 2007, Ravlum 2005).

Folk opplever generelt mindre risiko i situasjoner der de opplever å ha egenkontroll over en aktivitet, dette kan medføre at folk flest er mer positive til tiltak rettet mot security enn mot safety – ulykkesreduksjon.

Personopplysninger i trafikken og trafikantenes vurdering av tiltakene

Et skille går mellom private transportmidler og kollektivtransport heller enn mellom de ulike sektorene vei, bane, sjø og luft, dvs. et skille mellom å være i det private rom og det offentlige rom. Generelt er opplysninger vi gir fra oss i transportsammenheng *lite sensitive*: Det handler først og fremst om navn, adresse og hvor man er på et gitt tidspunkt. Det er få eksempler på at dette har hatt vesentlige konsekvenser for enkeltpersoner, og media gjør ofte betydningen av hendelsene større enn det er grunnlag for. Men hvis noen kan følge bestemte personer over en viss tid, så kan det være følsom informasjon. Helseopplysninger og finansopplysninger er mer sensitivt (Øvstedal 2009).



Foto: Ruter; <http://www.ruter.no/Om-Ruter-As/Nyheter/Reisekortet-i-bruk/>

Figur 11: Elektronisk billettering

Mange av personopplysningene vi gir fra oss i transport er en del av en kundeavtale (*frivillig samtykke*), og aksepteres derfor lettere. Et fåtall har valgt anonym betalingsform. Også kunder som velger en anonym betalingsform forventer at f.eks. bompasseringer er registrert som grunnlag for klager etc. Dette indikerer at anonym betalingsform ikke alltid er et resultat av prinsipielle overveielser eller at den enkelte har forstått hva valget innebærer (Øvstedal og Foss 2008).

Innskrenkninger i personvernet blir akseptert i situasjoner og på strekninger der en sjøl opplever positiv effekt. Mange opplever trafiksikkerhetstiltak som begrenser den enkeltes frihet utelukkende som en belastning, en individuell ulempe, mens andre trafiksikkerhetstiltak kan oppleves som individuelle goder. Hvis tiltaket krever personopplysninger må hensikten og gjennomføringen av tiltaket tåle offentlig debatt og begrunnelsen være reell (Øvstedal 2009). Nyttens må være synlig (og helst tilfalle en selv, ikke bare andre) (Aven m.fl. 2003). Data bør anonymiseres hvis det er tilstrekkelig for hensikten. Medfører f.eks. kameraovervåking på strekninger større sikkerhet enn tiltak på grunnlag av anonymiserte data ville ha gjort?

2.3.4 Oppsummering om forhold som har betydning for befolkningens aksept

Denne gjennomgangen av tidligere studier gir oss følgende dimensjoner:

- *Befolkningen*; alder og kjønn, personlighet (risikovegring) og endringer over tid. Minoriteter og sårbare grupper kan være skeptiske til registrering fordi de mer enn andre opplever at konsekvensene rammer dem selv.
- *Personopplysningene*; intime og sensitive, privat eller offentlig sted, frivillig eller makt, er konsekvensene til å leve med? Vi søker å unngå noen typer konsekvenser av typen ”ikke gå meg for nære” uavhengig av sannsynlighet og alvorlighetsgrad. Det handler også om tillit til den som behandler opplysningene.
- *Tiltaket*; individuell eller samfunnsmessig synlig nytte, grad av nytte og behagelighet, integritet eller makt og beslutning (individuell ulempe), egenkontroll, vane, frykt for ny teknologi, vikarierende argument.

3 Intervjuundersøkelsen - metode og datagrunnlag

Dette kapitlet gir en kortfattet beskrivelse av datainnsamlingsmetode og datagrunnlaget som er benyttet i analysene. Utgangspunktet for utforming av undersøkelsesopplegget er målsettingen om å beskrive hvordan kunder (trafikanter) oppfatter risikoen for krenkelse av den personlige integriteten ved å ferdes i vegtrafikken, og hvor akseptabel risikoen er, sammenlignet med andre transportformer og andre samfunnsområder (se kapittel 1.1). Samtidig gjennomføres det flere studier knyttet til bilkjøring og trafikksikkerhet i regi av etatsprosjektet Personvern og transport. Ved gjennomføring av denne studien ble det derfor lagt vekt på å nå fram til kollektivtrafikanter både på korte og lengre turer og i forskjellige deler av landet.

3.1 Undersøkelsesopplegg og -metode

3.1.1 Intervjuform og utvalgsstørrelse

Hvordan måler man hvor akseptabel risikoen for krenkelse av personlig integritet er? Og er det grader av aksept i forhold til hvilke fordeler man kan oppnå? Tidligere undersøkelsene peker på at de fleste ikke er bekymret for å gi fra seg personopplysninger ut fra en begrunnelse om å ikke ha noe å skjule. Spørsmålet har først og fremst aktualitet for noen personer og noen situasjoner, og personopplysningslovgivningen skal beskytte alle, også sårbare innbyggere i sårbare situasjoner. Enkelte opplever uønsket oppmerksomhet på grunn av status eller utseende, andre ønsker å skjerme sensitive opplysninger eller misliker tanken på å dele opplysninger om seg selv med andre. Ved å spørre personer som har måttet tenke igjennom problemstillingen, vil det være lettere å få tak i hvilke momenter som overveies og hva som er reelle beveggrunner som forhandles mot ulike grader av risiko. Personvern er også et sammensatt tema med mange dimensjoner. Bruk av dybdeintervju kunne gitt muligheten til å forfølge enkelttema og stille spørsmål som belyser hvor grensene går i forhold til konkrete situasjoner og erfaringer.

Å spørre mange kan gi informasjon om det generelle akseptnivået i befolkningen og en indikasjon på hvilke typer tiltak man kan få gjennomslag for. Det var en forutsetning for denne undersøkelsen at vi skulle spørre et utvalg respondenter som skulle kunne representere deler av befolkningen med ulike erfaringer fra kollektivtransport og privat bilkjøring, og ulike deler av landet. Det viste seg vanskeligere enn antatt å gjennomføre en utdeling av spørreskjema på kollektivmidler. Det ble derfor valgt å gjennomføre undersøkelsen som en web-undersøkelse i et panel som representerer et gjennomsnitt av befolkningen i alderen 15 – 60 år. Med tilstrekkelig utvalgsstørrelse ble det forventet at erfaringer både fra kollektivtrafikanter og bilister ble tilstrekkelig ivaretatt.

3.1.2 Fra papirskjema til webskjema

Spørreskjemaet ble først utarbeidet for utdeling på en rekke ulike kollektivmidler og -strekninger, med klare begrensninger i antall spørsmål og problemstillinger som kunne inkluderes. Samtidig skulle skjemaet dekke relevante erfaringer både som fotgjenger, bilist og kollektivtrafikanter. Tids- og ressursbegrensninger medførte at det kun ble gjennomført en enkel bearbeiding for tilrettelegging for internett. Dette medfører at vi ikke fullt ut utnytter mediets muligheter for å forfølge enkelttema avhengig av hva de svarte på forrige spørsmål, som å forfølge enkeltspørsmål eller utelukke spørsmål som den enkelte respondent opplevde som irrelevant. Ved tolkning av svarene må vi derfor ta høyde for at ikke alle respondentene opplever hvert enkelt spørsmål som relevant for seg.

Imidlertid ble det ved en misforståelse stilt en betingelse mellom to spørsmål, slik at et spørsmål bare ble stilt til ca. halvparten av de som kunne svart.

3.1.3 Styrker og svakheter ved valgt datainnsamlingsmetode

Den viktigste fordelene ved å velge spørreskjema på internett var muligheten for å nå mange respondenter på kort tid, med mulighet for å stille relativt mange spørsmål. Ved å benytte en panelundersøkelse sikrer man også en spredning på alder, kjønn og geografisk tilhørighet.

Den største svakheten i forhold til en undersøkelse om et tema som personvern, er hvilket utvalg av befolkningen man når. Selv om panelet er representativt i forhold til en rekke sosioøkonomiske faktorer, vil utvalget allikevel representere nordmenn som er fortrolige med bruk av internett (se også avsnitt 9.2.1). Dette innebærer trolig at de mest teknologifremmende ikke inngår i utvalget. Samtidig kan det være grunn til å tro at noen av dem som er spesielt opptatt av å beskytte sine personopplysninger, heller ikke deltar. Hvilken motivasjonen deltakerne har for å delta i et web-panel, og om dette kan ha betydning for deres holdninger til personvern, er ikke kjent.

Undersøkelsen fanger ikke opp de aller yngste og de aller eldste i befolkningen, men dette er utfordrende også ved bruk av andre metoder for datainnsamling. Vi valgte å ta med respondenter fra og med 15 år, selv om antall personer under 18 år vil være lite, for å få med personer i utvalget som ikke har sertifikat for bil. Den eldste i utvalget er 87 år gammel.

3.1.4 Innholdet i intervjuet

Intervjuet ble utformet med bakgrunn i litteratur om hvordan personer oppfatter personlig integritet og forholder seg til risiko (se kapittel 2), samt erfaringer med hensyn til metoder, svarprosenter osv. ved gjennomføring av tidligere undersøkelser om temaet. Vi har tatt utgangspunkt i følgende dimensjoner og faktorer:

Om befolkningen:

- *Alder og erfaring*, som innsikt i utformingen av tiltakene og personlig erfaring med personopplysninger på avveie.
- *Vane*: Kjente tiltak, kjent teknologi, innlærte vaner og rutiner svekker graden av motforestillinger om konsekvensene.
- I hvilken grad personen er enig i *motivet* og har tiltro til *effekten* av tiltaket.

Om opplysningene:

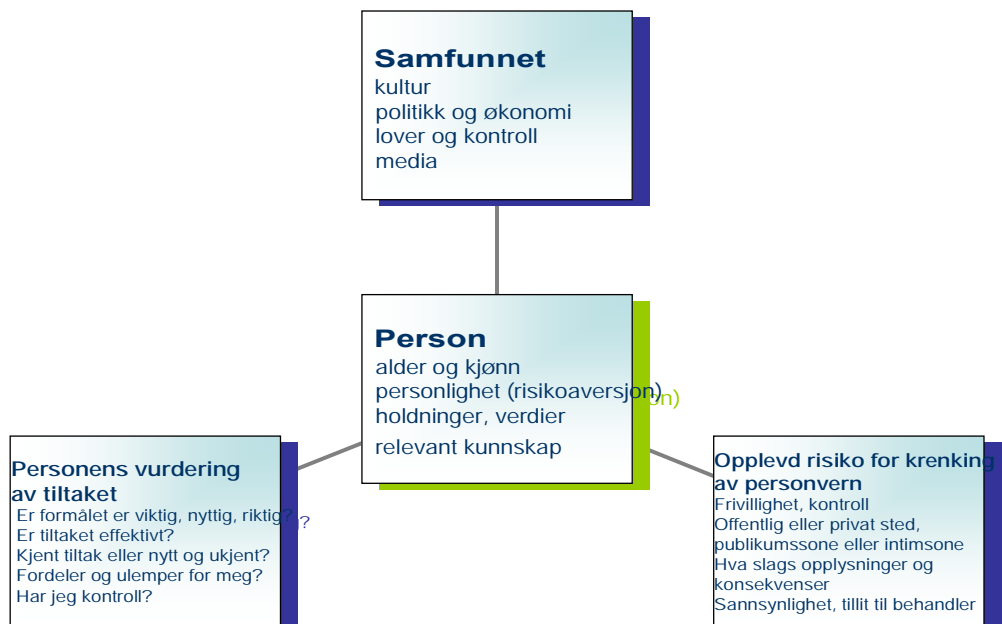
- *Konsekvens*: Hvilke opplysninger oppfattes som sensitive, hva skal opplysningene brukes til og hva kan konsekvensene bli? (utlevering av privatliv, svekke omdømme, grunnlag for beslutninger, utilbørlig makt, misbruk av identiteten).

Om tiltaket:

- Hva er *motivet* for å innføre tiltaket (security, sikkerhet, effektivitet, miljø, brukervennlighet)
- *Ulike anvendelser av IKT*: Betalingsformidling, kameraovervåking, lokalisering, dataregistre, biometri osv.
- *Personlig fordel*: I hvilken grad har jeg fordel av tiltaket? Egennytte eller samfunnsnytte. Grad av frivillighet og kontroll over situasjonen.
- *Situasjon*: Foregår registrering på offentlig eller privat sted og i sosiale eller private (intime) rom? Ulike transportmidler, transportsektorer.

- *Sannsynlighet*: Hvordan forholder vi oss til sannsynlighet; reell vurdering av sannsynlighet og alvorlighetsgrad av konsekvens? Her kommer også sannsynligheten for at det rammer oss eller noen andre.
- *Tillit* til den som behandler opplysningene.

Figuren nedenfor oppsummerer noen viktige dimensjoner ved opplevelse av risiko for krenking av personvernet:



Figur 12: Noen viktige dimensjoner ved opplevelse av risiko for krenking av personvernet

3.2 Utvalg, representativitet, vekting

Selve datainnsamlingen ble gjennomført av Norstat AS¹ i form av en internettbasert undersøkelse. Deltakerne i undersøkelsen ble rekruttert fra Norstats panel for internettbaserte undersøkelser².

3.2.1 Internettpanelet

Den følgende informasjonen om dette panelet er hentet fra Norstats hjemmesider^{1,2}.

Internettpanelet har 80 000 medlemmer i Norge (i følge informasjon på nettsiden 6. oktober 2010). Rekruttering til panelet skjer via markedsundersøkelser i regi av Norstat. For å bli rekruttert, må en være fylt 15 år. Medlemsskapet er frivillig, og medfører ingen forpliktelser for deltakerne, som når som helst kan trekke seg fra panelet. Norstat mener at panelet gir et representativt utvalg av befolkningen opp til 60 år.

Medlemmene i panelet mottar epost med invitasjon til å delta i ulike undersøkelser. Paneldeltakerne har ingen plikt til å svare, og kan for hver invitasjon vurdere om han eller hun ønsker å delta i undersøkelsen. Deltakelse i undersøkelsene honoreres med poeng som kan samles opp og veksles inn i ulike produkter. I følge Norstat, følger de opp paneldeltakerne og fjerner deltakere som opptrer useriøst. Hver deltaker kan kun sende inn én besvarelse per undersøkelse.

¹ www.norstat.no

² www.panel.no

3.2.2 Representativitet og vekting

Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 1. til 10. juni 2010, og deltakerne ble altså rekruttert blant de 80 000 medlemmene i internettpanelet som bor i Norge. Mål for undersøkelsen var 1 000 intervju, og det ferdige datasettet inneholder informasjon fra 1 011 deltakere.

Datasettet fra Norstat inneholdt en vekte-variabel som skal korrigere for evt. utvalgsskjevheter mht. 48 befolkningsgrupper, karakterisert ved kjønn, alder (fire grupper) og geografisk område (seks områder) i utvalget sammenlignet med hele befolkningen i Norge. Tall for Norges befolkning er i følge Norstat hentet fra SSBs siste utgitte offentlige befolkningsstatistikk.

Tabell 1: Norstats inndeling i aldersgrupper og geografiske områder for beregning av utvalgsvekter

Aldersgrupper	Geografiske områder
under 30 år	Nord-Norge (Finnmark, Troms, Nordland)
30-39 år	Midt-Norge (Nord- og Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal)
40-49 år	Vestlandet (Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland)
50 år og mer	Østre Østlandet (Vestfold, Buskerud, Oppland, Hedmark, Østfold, Akershus)
	Vestre Østlandet (Aust- og Vest-Agder, Telemark)
	Oslo

Tabell 2: Antall intervju i hver vektegruppe

Landsdel	Under 30 år			30 - 39 år			40 - 49 år			50 år og over			TOTALT		
	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	Sum
Nord-Norge	7	16	23	11	6	17	8	7	15	21	10	31	47	39	86
Midt-Norge	23	27	50	7	15	22	10	13	23	33	21	54	73	76	149
Vestlandet	20	39	59	19	17	36	19	20	39	52	31	83	110	107	217
Østre Østland	29	53	82	25	41	66	29	42	71	86	49	135	169	185	354
Vestre Østland	5	10	15	5	4	9	7	7	14	21	11	32	38	32	70
Oslo	20	41	61	14	13	27	4	5	9	25	13	38	63	72	135
TOTALT	104	186	290	81	96	177	77	94	171	238	135	373	500	511	1011

Tabell 3: Resulterende vektorer i hver vektegruppe

Landsdel	Under 30 år			30 - 39 år			40 - 49 år			50 år og over			TOTALT		
	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	sum	Mann	Kvinne	Sum
Nord-Norge	1,67	0,68	0,98	0,72	1,27	0,91	1,11	1,20	1,15	0,98	2,20	1,37	1,04	1,25	1,14
Midt-Norge	0,75	0,60	0,67	1,68	0,74	1,04	1,24	0,89	1,05	0,87	1,49	1,11	0,96	0,92	0,94
Vestlandet	1,36	0,65	0,89	1,00	1,04	1,02	0,99	0,87	0,93	0,74	1,37	0,98	0,94	0,96	0,95
Østre Østland	1,33	0,69	0,92	1,16	0,71	0,88	1,13	0,76	0,91	0,83	1,63	1,12	1,02	0,96	0,99
Vestre Østland	2,25	1,06	1,46	1,55	1,88	1,70	1,18	1,13	1,15	0,90	1,92	1,25	1,21	1,48	1,33
Oslo	0,79	0,41	0,54	1,08	1,06	1,07	2,73	1,96	2,30	0,76	1,74	1,10	0,97	0,88	0,92
TOTALT	1,17	0,63	0,82	1,12	0,90	1,00	1,20	0,93	1,05	0,83	1,62	1,12	1,00	1,00	1,00

Tabell 2 og tabell 3 viser hhv. antall gjennomførte intervju i hvert av disse befolkningssegmentene, og de resulterende vektene for hvert segment. Høye vektorer indikerer at segmentet er underrepresentert i datamaterialet, mens lave vektorer indikerer overrepresentasjon. I tabell 3 er segmentene med de ti høyeste vektene markert med rødt, og de ti med lavest vektor, med grønt. Vi ser bl.a. at 40-49 åringer i Oslo er underrepresentert. Dette har klar sammenheng med antall intervju i denne gruppen; kun ni personer i dette segmentet inngår i datagrunnlaget. Tilsvarende tendens til underrepresentasjon finner vi for kvinner på 50 år eller over. Kvinner under 30 år er betydelig overrepresentert i datamaterialet.

Disse forholdene har betydning for den videre analysen av datamaterialet, og måten resultatene presenteres på. Selv om resultatene som presenteres i resten av rapporten er basert på vektete data, gjør særlig lavt antall intervju i enkelte segment at resultatene for disse segmentene er svært sårbare for tilfeldige variasjoner i datagrunnlaget.

4 Bakgrunnsdata

Her presenteres sammensetningen av respondenter med hensyn til kjønn og alder, samt opplysninger om bosted, utdanning, yrke og inntekt. Siden undersøkelsen dreier seg om erfaringer med personopplysninger som trafikant, inkluderer dette kapitlet også relativt omfattende opplysninger om reiseerfaringer og reisevaner. Alle resultater i dette og de påfølgende kapitlene er basert på vektete data, om ikke noe annet er angitt. Tabeller med detaljerte oversikter over deltakernes karakteristika er gitt i Vedlegg B.

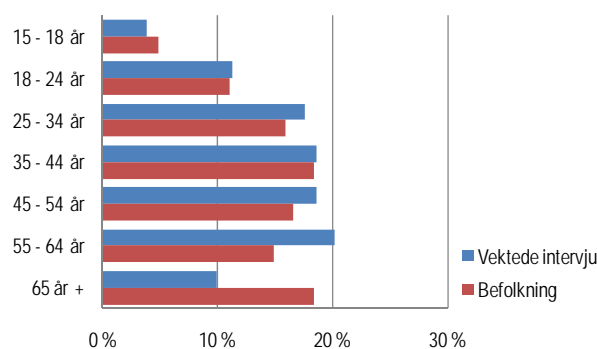
4.1 Demografi

Dette delkapitlet gir en oversikt over de viktigste bakgrunnsvariablene, og evt. systematiske sammenhenger mellom kombinasjoner av disse.

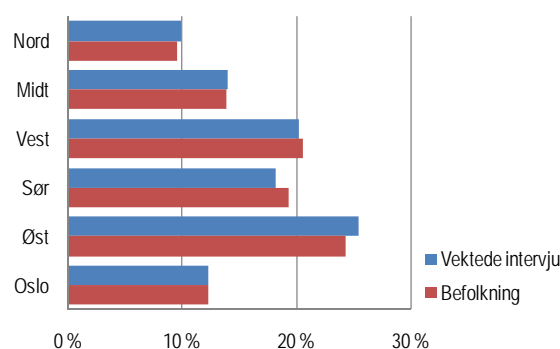
4.1.1 Kjønn, alder og bosted

I det vektete datamaterialet er det en ubetydelig overvekt av kvinner (50,4 %), og dette er som i befolkningen forøvrig. Vektet gjennomsnittsalder er snaut 44 år. Ti prosent er over 64 år, mens de øvrige fordeler seg relativt likelig i aldersgrupper på 10 år; 15-24 år, 25-34 år, osv. Fire prosent er under myndighetsalderen. Det er ingen forskjeller av betydning i aldersfordeling mellom kjønnene. Som vist i figur 13, er særlig de over 64 år underrepresentert i forhold til totalbefolkningen, også i det vektete datamaterialet. Samtidig er de mellom 55 og 64 år overrepresentert. Dette er et utslag av aldersgruppene som er benyttet i forbindelse med vektig av datamaterialet. Som beskrevet i avsnitt 3.2, er inndelingen i aldersgrupper i forbindelse med vektingen atskillig grovere enn den som er benyttet her, og alle over 50 år er i samme vektegruppe.

Geografisk spredning i det vektete datamaterialet er i godt samsvar med den generelle befolkningens fordeling på landsdeler. Figur 14 viser fordelingen på seks regioner. Denne inndelingen er basert på Statens Vegvesens regioninndeling, men med Oslo fylke skilt ut fra Region øst.

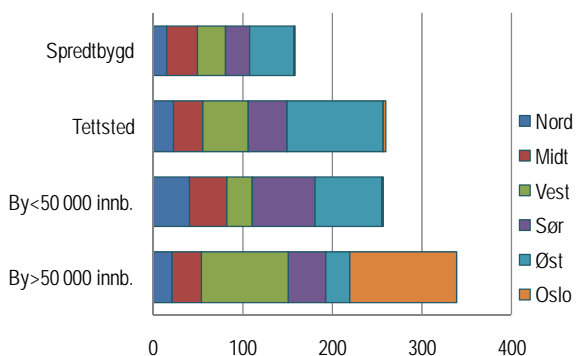


Figur 13: Aldersfordeling, vektete intervju og befolkningen



Nord: Nordland, Troms, Finnmark
 Midt: Møre og Romsdal, Sør- og Nord-Trøndelag
 Vest: Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane
 Sør: Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder
 Øst: Østfold, Oppland, Hedmark, Akershus

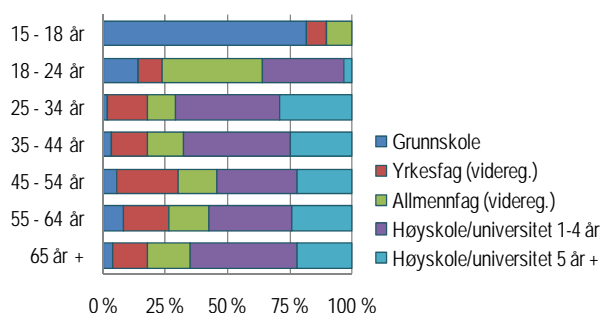
Figur 14: Bostedsregion, vektete intervju og befolkningen



Figur 15: Bostedstype og -region, vektete intervju

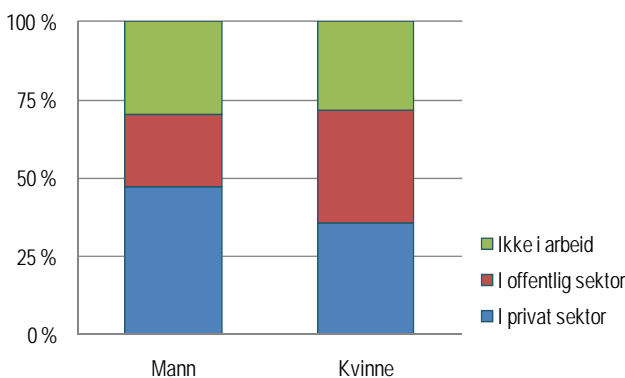
seg ut som svært særpreget når det gjelder type bosted. Forøvrig er andel som bor i spredtbygde områder relativt lik i de øvrige regionene, mens region Øst har høy andel bosatt i tettsteder, og Vest har høy andel i større by. Ettersom Oslo er en betydelig større by enn de øvrige som havner i kategorien "over 50 000 innbyggere", er denne byen skilt ut som egen gruppe i de videre analysene der type bosted inngår.

4.1.2 Utdannelse, yrke, inntekt



Figur 16: Høyeste fullførte utdanning, vektete intervju

En snau tredel (29 %) er ikke i arbeid. Like stor andel jobber i offentlig sektor, mens de resterende jobber i privat sektor. Andel yrkesaktive er den samme for kvinner og menn, men fordelingen på privat og offentlig virksomhet er noe ulik. Kvinnene er likelig fordelt på de to sektorene, mens yrkesaktive menn i det vektete utvalget er fordelt 1:2 mellom det offentlig og privat sektor (Figur 17).



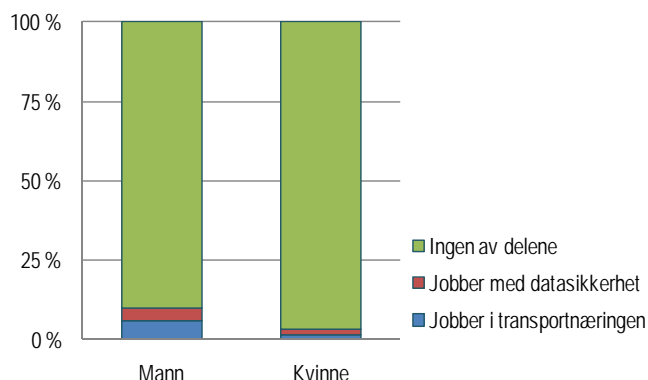
Figur 17: Yrkesaktivitet, vektete intervju

Deltakerne ble også bedt om å angi hva slags type strøk de bodde i; grisgrendt, tettsted, eller by av ulik størrelse.

En tredel bor i by med mer enn 50 000 innbyggere, mens en firedel bor i en mindre by. Ytterligere en firedel bor i tettsted, mens en av seks bor i et område med spredt bebyggelse. Denne bostedsinndelingen har så vidt vi vet ikke noen parallell i offentlig statistikk, så vi har ikke noen oversikt over hvorvidt dette er representativt for Norges samlede befolkning. Naturlig nok, og som vist i figur 15, skiller Oslo

Mer enn halvparten (57 %) har fullført høyskole- eller universitetsutdanning, mens 9 % kun har fullført grunnskole. Det er ingen forskjeller mellom kjønnene, og også i forhold til aldersgrupper er mønsteret ganske stabilt, når en tar hensyn til at en betydelig andel av deltakerne under 25 år trolig fortsatt er under utdanning (Figur 16).

En snau tredel (29 %) er ikke i arbeid. Like stor andel jobber i offentlig sektor, mens de

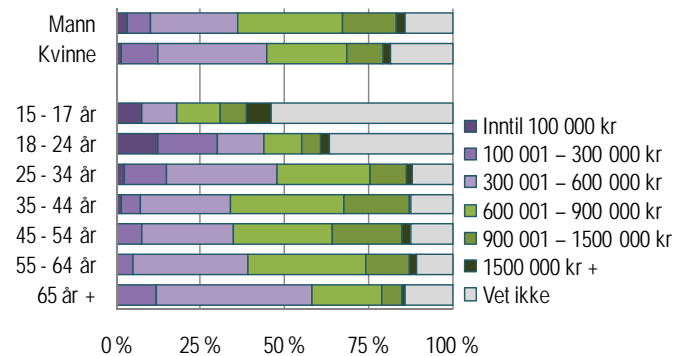


Figur 18: Arbeid innen datasikkerhet eller transport, vektete intervju

Respondentene ble også spurt om de jobber i transportnæringen eller jobber med datasikkerhet. Bakgrunnen for å spørre om dette, er at personer med yrker innenfor disse områdene kan ha mer

spesifikk kunnskap om bruk av personopplysninger i transport og evt. risiko forbundet med dette. I analysene har vi sett på om de deltakerne som evt. måtte ha et yrkesmessig forhold til noen av kjernetemaene for undersøkelsen, skiller seg ut fra de øvrige deltakerne. Ti prosent av mennene arbeider innen transportnæringen (6 %) eller med datasikkerhet (4 %), mens bare fire prosent av kvinnene arbeider innenfor disse bransjene (Figur 18).

Mangelen på kjennskap til husstandens økonomiske situasjon er størst i de yngste aldersgruppene (Figur 19). Blant dem som har oppgitt et beløp, er det en tendens til noe lavere inntektsnivå i de yngste og eldste aldersgruppene. Særlig skiller gruppen 18-24 år seg ut med høy andel med samlet inntekt på under kr 100 000. Samlet husstandsinnkomst er noe høyere for menn enn for kvinner, og det er bare små variasjoner mellom de geografiske regionene.

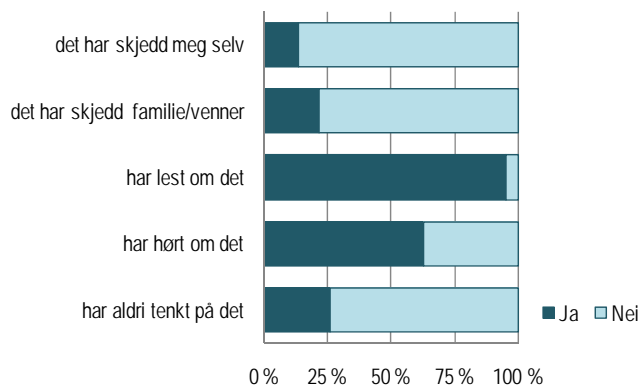


Figur 19: Husstandsinnkomst, vektete intervju

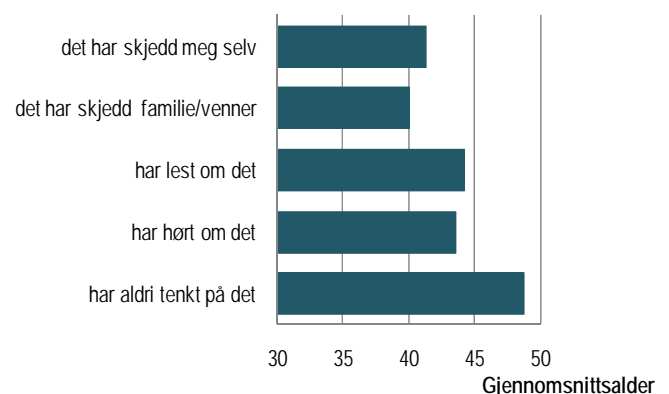
4.2 Erfaring med informasjon på avveie

Hvordan den enkelte forholder seg til personvern og problemstillinger knyttet til dette, må bl.a. sees i sammenheng med hvilke erfaringer vedkommende har med informasjon på avveie.

Nesten alle har lest om det, og flertallet har hørt om det, men likevel er det en av fire som sier de aldri har tenkt på det. 14 % har opplevd at det har skjedd med dem selv, og 22 % har opplevd at det har skjedd med familie eller venner (Figur 20).



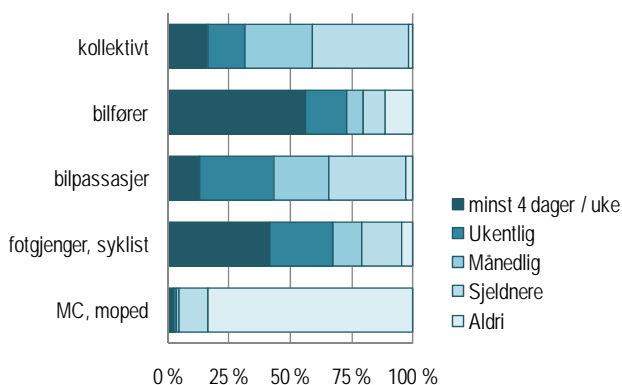
Figur 20: Erfaring med informasjon på avveie - vektete intervju



Figur 21: Gjennomsnittsalder for dem som har erfaring med informasjon på avveie, vektete intervju

Det er ingen tydelige mønstre når det gjelder erfaringsnivået i de ulike aldersgruppene, men det er en tendens til at de som har opplevd det selv eller med familie/venner, gjennomsnittlig er litt yngre enn de som ikke har slike erfaringer - se figur 21. Dette gjenspeiler seg også i aldersprofilen for dem som aldri har tenkt på det - denne andelen er lavest i aldersgruppen 18-24 år, og høyest for dem over 45 år.

4.3 Daglige reisevaner



Figur 22: Bruk av reisemåter, vektete intervju

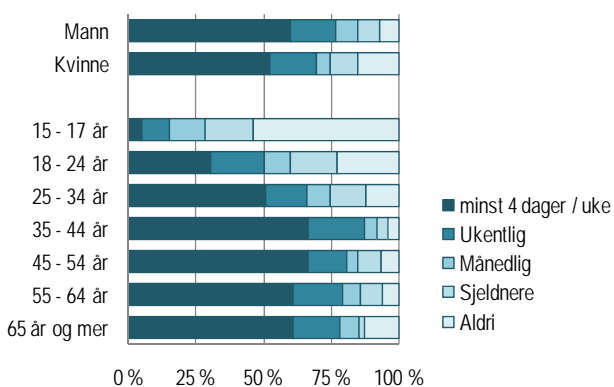
Som vist i figur 22, er de "uavhengige" reisemåtene - å kjøre bil selv eller gå/sykle - de hyppigst brukte transportalternativene, der hhv. tre av fire og to av tre benytter transportformen minst én gang per uke, og de fleste av disse minst fire dager per uke. Deretter kommer passasjeralternativene, enten med privatbil eller med kollektivtransport. Av disse er bilpassasjer-alternativet mest brukt (43 % ukentlig). Det er færre som benytter kollektivtransport ukentlig, men flere som er hyppige brukere. MC/moped er det svært få som benytter seg av. De følgende avsnittene

presenterer kort noen karakteristika for brukerne av de ulike transportalternativene. Detaljerte resultater for hver reisemåte er vist i tabeller i Vedlegg B. MC/moped er utelatt fra denne presentasjonen, siden dette alternativet benyttes av så få at datamaterialet blir for spinkelt.

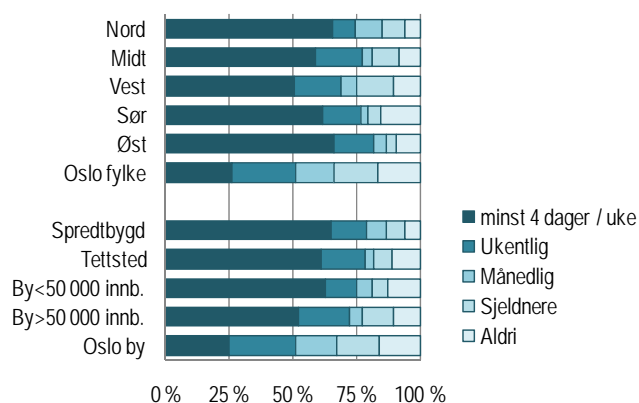
4.3.1 Bilfører

Vi ser fra figur 23 og figur 24 at den typiske bilføreren er en mann som har passert 35 år, og som bor utenfor Oslo.

Treanalyse med forklaringsvariablene kjønn, alder, bostedstype og -region, viser at det er alder som er mest utslagsgivende for omfanget av bilbruk. Tendensen er at bilbruken øker med stigende alder opp til fylte 35 år - etter det er bruksfrekvensen relativt stabil, selv om det er aldersgruppen 35-44 år som bruker bilen mest. I den øverste aldersgruppen er det noe høyere andel som aldri kjører bil selv. Vi ser at det også foregår noe bilkjøring blant dem som ikke er så gamle at de kan ha tatt førerkort - dette kan være både øvelseskjøring og ulovlig kjøring.



Figur 23: Reiser som bilfører, kjønn og alder, vektete intervju



Figur 24: Reiser som bilfører, bosted, vektete intervju

For de "yngre voksne", mellom 18 og 34 år, gir bostedstype utslag på bilbruken; andel daglige bilbrukere i denne aldersgruppen er halvparten så stor for bosatte i by med mer enn 50 000 innbyggere, enn i mindre byer og tettsteder. For de som har fylt 35 år, er kjønn den viktigste tilleggforklaringen når det gjelder bilbruk, og ikke overraskende er det kvinnene som har den laveste bilbruken.

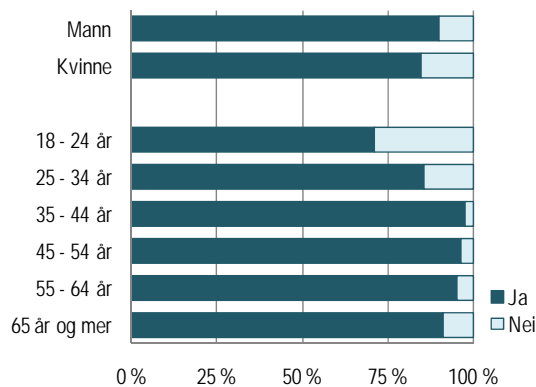
Med unntak av Oslo, som skiller seg ut med svært lav bilbruk, er det moderat variasjon mellom regionene og bostedstypene. I Oslo er andel ukentlige bilførere på 51 %, og halvparten av disse kjører bil bortimot hver dag. I de øvrige regionene varierer andel ukentlige bilførere mellom 69 % i Region vest og 82 % i Region øst utenom Oslo, og i alle disse regionene er det store flertallet av disse, mellom 50 % og 66 %, så godt som daglige bilbrukere. Resultatene indikerer at bilbruken avtar med økende tettstedsstørrelse.

Samlet er den største forskjellen i bilbruk mellom kjønnene at de som aldri kjører bil selv utgjør dobbelt så stor andel blant kvinner (15 %) som blant menn (7 %).

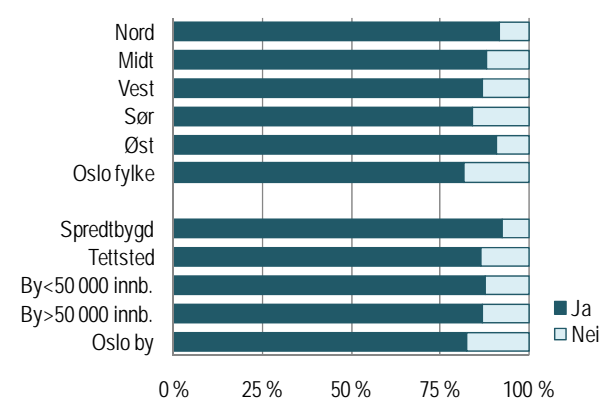
Førerkort for bil

De aller fleste har førerkort for bil - i snitt 91 % av alle deltakere over 18 år. Andel med førerkort er lavest blant de yngste, og økende med økende alder opp til fylte 35 år, se figur 25. Vi ser også at andel med førerkort er noe høyere blant menn enn blant kvinner. Denne forskjellen er mest markant blant dem over 45 år.

Det er bare beskjedne geografiske variasjoner mht. landsdel og type bosted - heller ikke Oslo skiller seg så markant ut fra resten av landet, selv om førerkortinnhav er lavest der (Figur 26).



Figur 25: Førerkort for bil, kjønn og alder, vektete intervju

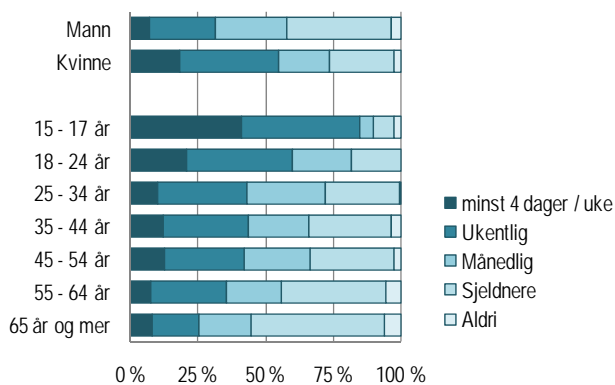


Figur 26: Førerkort for bil, bosted, vektete intervju

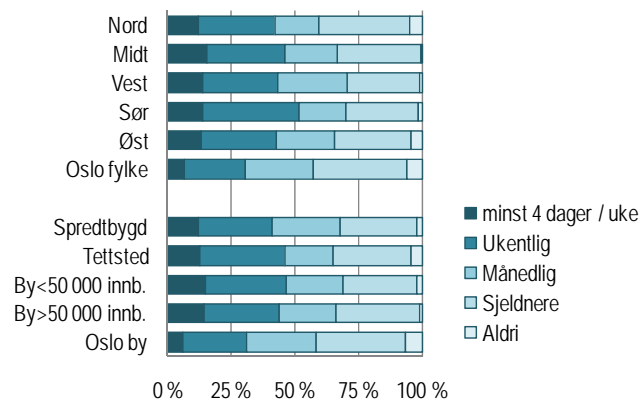
4.3.2 Bilpassasjer

Den typiske bilpassasjer er kvinne og/eller under 18 år. For denne reisemåten er det kjønn som er den viktigste forklaringsfaktoren, og deretter følger alder. Kvinner er oftere bilpassasjer enn det menn er. Blant mennene går det et tydelig skille ved fylte 18 år - da reduseres andel daglige bilpassasjerer til en firedel i forhold til andelen blant de som er yngre. For kvinner finner vi ikke et slikt skille ved 18 år - det opptrer senere, rundt fylte 55 år. Da avtar bruksfrekvensen, med en halvering av andel daglige bilpassasjerer.

Disse alderseffektene finner vi igjen i figur 27, som viser samlet bilpassasjerfrekvens for del ulike aldersgruppene. Bruksfrekvensen avtar med økende alder opp til 25 år, så holder den seg stabil opp til 55 år, og deretter er det en ytterligere svak avtagende tendens. Igjen ser vi at Oslo skiller seg noe ut fra de øvrige regionene og bostedene, denne gang med lavere bruksfrekvens enn gjennomsnittet (Figur 28).



Figur 27: Reiser som bilpassasjer, kjønn og alder, vektete intervju

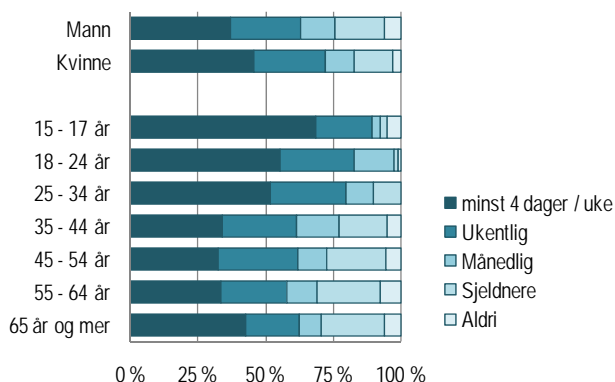


Figur 28: Reiser som bilpassasjer, bosted, vektete intervju

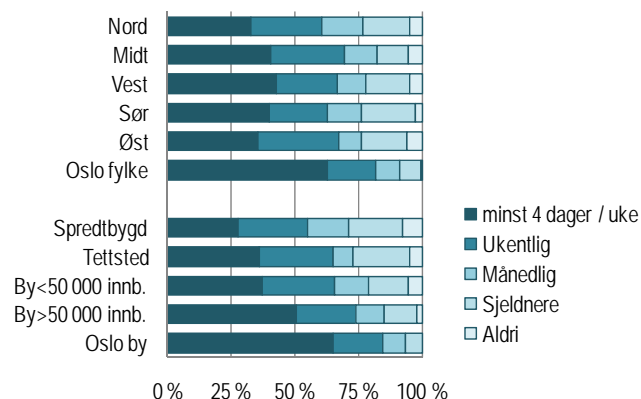
4.3.3 Fotgjenger, syklist eller lignende

Den typiske fotgjengeren eller syklisten er under 35 år, sannsynligvis kvinne og/eller bosatt i Oslo.

Igjen viser treanalyse at det er alder som er mest utslagsgivende på bruk av gang- og sykkelalternativene. Tendensen er imidlertid motsatt av den vi så for bilbruk; bruk av gang- og sykkelalternativene avtar med økende alder opp til fylte 35 år, og deretter stabiliseres den, men med en viss økning igjen i andel "daglige" brukere blant dem som har fylt 65 år (Figur 29).



Figur 29: Reiser som fotgjenger, syklist eller lignende, kjønn og alder, vektete intervju



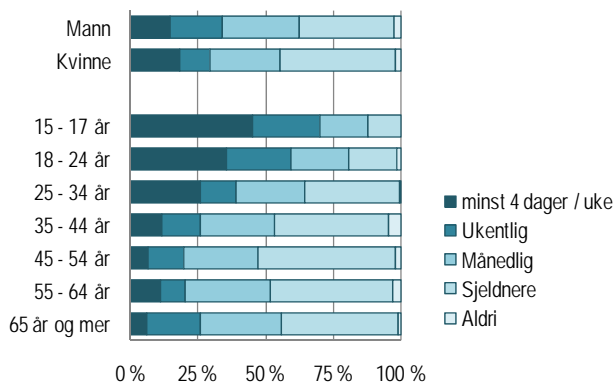
Figur 30: Reiser som fotgjenger, syklist eller lignende, bosted, vektete intervju

Som vist i figur 30, er det også en tendens til at bruk av de ikkemotoriserte reisemåtene øker med økende befolkning på bostedet. Igjen skiller Oslo seg særlig ut, mens det er moderate forskjeller mellom de øvrige regionene.

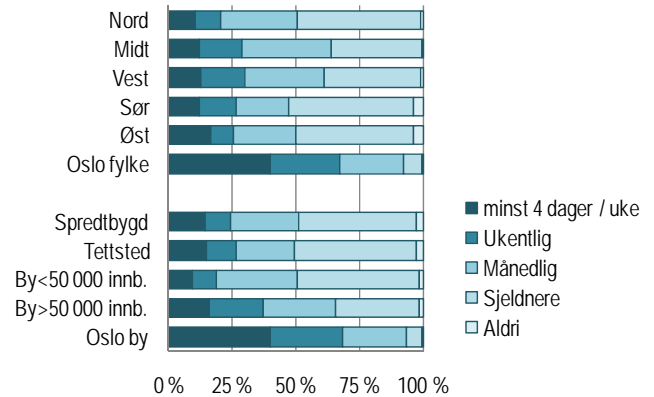
4.3.4 Kollektivtransport

Den typiske kollektivtrafikanter er under 25 år og/eller bosatt i Oslo. Kollektivtransport omfatter her både buss, båt, ferge, tog, trikk, t-bane, drosje og fly.

Også for denne reisemåten er alder den viktigste av forklaringsvariablene, og tendensen følger samme hovedmønster som de ikkemotoriserte reisemåtene; bruksfrekvensen avtar med økende alder, og stabiliserer seg rundt fylte 35 år (Figur 31). For dem som har fylt 35 år, bidrar bostedstype til å forklare kollektivfrekvensen; bruk av kollektivtransport øker med økende befolkning på bostedet.



Figur 31: Bruk av kollektivtransport, kjønn og alder, vektete intervju

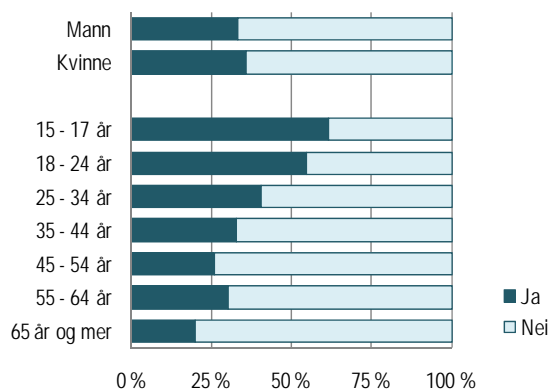


Figur 32: Bruk av kollektivtransport, bosted, vektete intervju

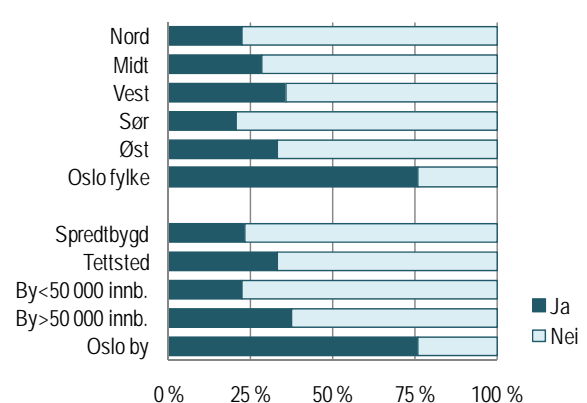
De som bor i Oslo, skiller seg markant ut med høy kollektivbruk, sammenlignet med de som er bosatt andre steder i landet (Figur 32), og vi ser også at kollektivbruken i de øvrige byene med flere enn 50 000 innbyggere, ligger over det vi finner i de mindre byene og tettstedene.

Flerreisekort for kollektivtransport:

I gjennomsnitt har 35 % en eller annen form for flerreisekort for kollektivtransport. Igjen skiller Oslo seg ut fra resten av landet - der har 76 % flerreisekort, mot 29 % i landet forøvrig. Ellers følger andelen innenfor de ulike aldersgruppene omtrent samme mønster som vi så i figur 31: Andelen er høyest blant de yngste, og deretter i hovedtrekk avtagende med økende alder. Geografisk ligger regionene Sør og Nord lavest. I disse regionene er det betydelige innslag av bosatte i byer med mindre enn 50 000 innbyggere, og vi ser at disse, sammen med spredtbygd, har lav andel bosatte med flerreisekort.



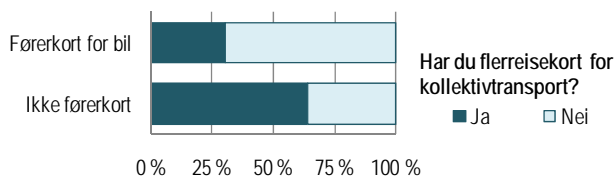
Figur 33: Flerreisekort for kollektivtransport, kjønn og alder, vektete intervju



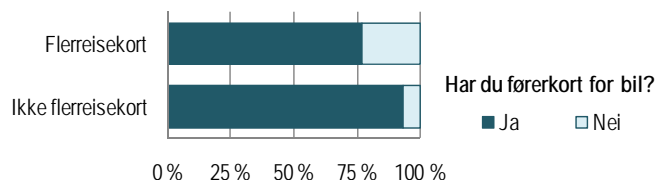
Figur 34: Flerreisekort for kollektivtransport, bosted, vektete intervju

Hvem har både førerkort for bil og flerreisekort for kollektivtransport?

Vi så tidligere at hele 87 % av den vektete deltakermassen har førerkort for bil, mens bare 35 % har flerreisekort for kollektivtransport. Som vist i figur 35 og figur 36 er det en negativ samvariasjon mellom det å ha førerkort og det å ha flerreisekort.



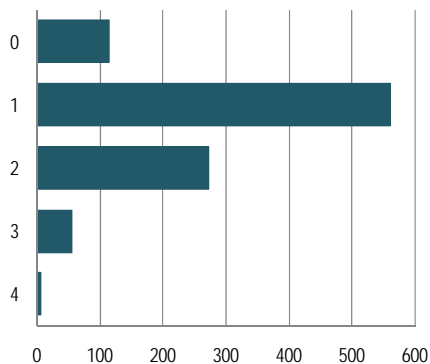
Figur 35: Flerreisekort for kollektivtransport, vektete intervju



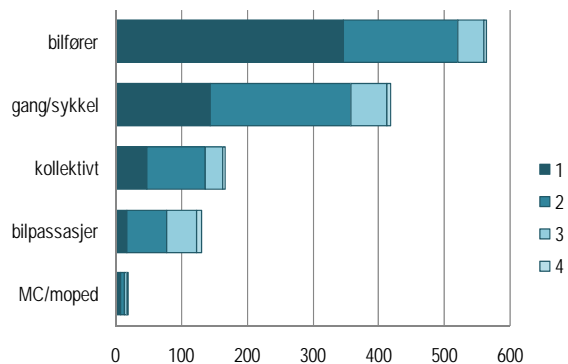
Figur 36: Førerkort for bil, vektete intervju

4.3.5 Hvor rendyrket er den daglige reisemiddelbruken?

I hvilken grad representerer deltakerne ”typiske bilister” og ”typiske kollektivtrafikanter”, med de potensielle interessekonfliktene som kan eksistere mellom disse gruppene? Mer enn halvparten av de ca 1 000 deltakerne har oppgitt at de bare bruker én av reisemåtene daglig (dvs. minst 4 ganger per uke), men om lag en tredjedel rapporterer like mye bruk av 2 eller 3 reisemåter (Figur 37). Figur 38 viser at bilførerne er de mest rendyrkede; under halvparten av de daglige bilførerne bruker også andre reisemåter like ofte. Tilsvarende andel for de daglige kollektivtrafikanter utgjør mer enn to tredjedeler.

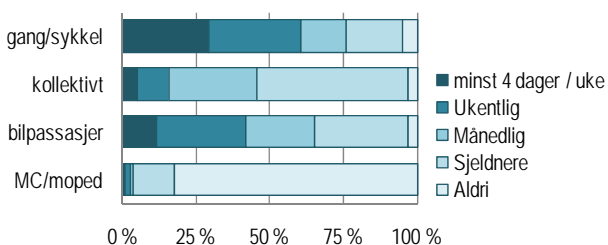


Figur 37: Antall reisemåter som benyttes daglig, vektete intervju

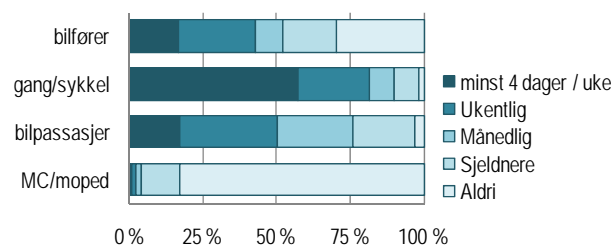


Figur 38: Daglige brukere av reisemåtene, antall ulike daglige reisemåter per person, vektete intervju

For de daglige bilførerne er gange/sykkel den vanligste alternative reisemåten, med bilpassasjer som neste vanligste alternativ. En svært liten andel av de daglige bilførerne reiser kollektivt i noen særlig grad (Figur 39). Også de daglige kollektivtrafikanter har gange/sykkel som vanligste alternative reisemåte (Figur 40), med hhv. bilfører og bilpassasjer på delt andreplass.

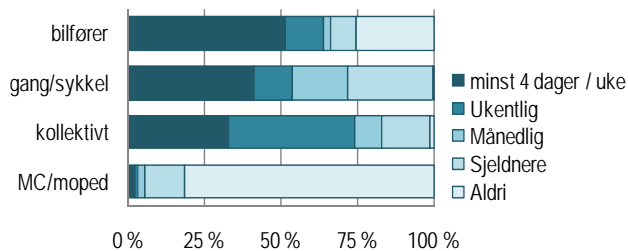


Figur 39: Daglige bilføreres bruk av andre reisemåter, vektete intervju

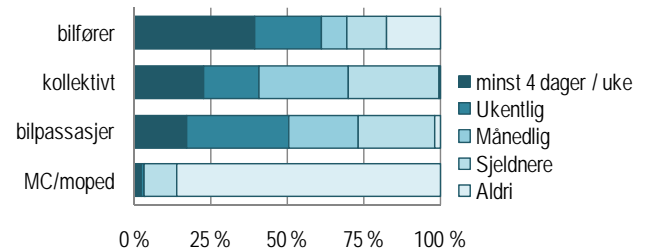


Figur 40: Daglige kollektivtrafikanter bruk av andre reisemåter, vektete intervju

Den typiske bilpassasjeren kombinerer både bilfører, gange/sykkel og kollektivtransport (i rekkefølge etter hyppighet, se figur 41), og tilsvarende ser vi at de daglige fotgjengerne kombinerer med bilfører, kollektivtransport og bilpassasjer (Figur 42).



Figur 41: Daglige bilpassasjerers bruk av andre reisemåter, vektete intervju

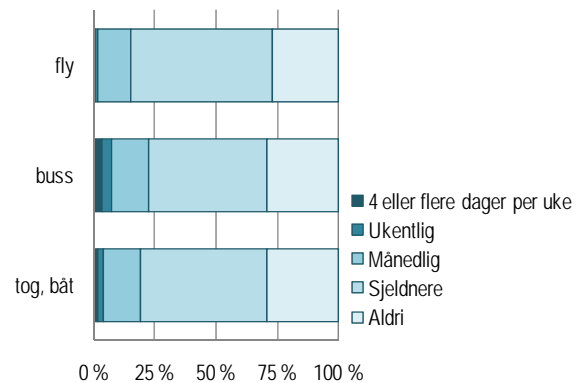


Figur 42: Daglige fotgjengere/syklisters bruk av andre reisemåter, vektete intervju

4.4 Kollektivtransport på lange reiser

Deltakerne ble også spurt ut om bruk av kollektivtransport i forbindelse med lange reiser i løpet av det siste halve året. Hensikten med disse spørsmålene var å få en indikasjon på hvem som er vante reisende på denne typen turer, og dermed om svarene de avgir på spørsmål om personvern, risiko etc., primært er basert på erfaringer fra lokale eller lengre reiser.

I intervjusituasjonen er "lengre" her definert ut fra varighet (minst 45 minutter reisetid hver vei), noe som gjør at distansene det her er snakk om, vil variere svært avhengig av reisemåte. Som vist i figur 43, reiser de fleste ganske sjelden på lengre reiser med kollektivtransport.



Figur 43: Bruk av kollektivtransport på lange reiser, vektete intervju

4.4.1 Rutinerte reisende

Dersom en definerer en "rutinert" reisende som en som gjør en lengre kollektivreise minst én gang i måneden, ser vi av figur 43 at dette omfatter 15 % når det gjelder fly, 23 % for buss og 19 % for tog eller båt. Summérer en svarene på tvers av reisemåtene, har i alt 39 % gjort minst én lengre kollektivreise per måned med minst én av de aktuelle reisemåtene i løpet av det siste halve året. I alt 11 % oppga at de ikke hadde gjort noen lange reiser med kollektivtransport siste halvår.

Fly:

Kjønn er den viktigste forklaringsfaktoren for bruk av fly på lengre reiser. Andel rutinerte flypassasjerer er høyere blant menn enn blant kvinner, hhv. 20 % og 10 %. For menn er det deretter bostedsregion som er av størst betydning; de som er bosatt i region Øst (minus Oslo) reiser sjeldnere med fly enn de som bor i resten av landet. For kvinnene er det bostedstype som er mest avgjørende: De som bor i en by med minst 50 000 innbyggere reiser mer med fly, enn de som bor i mindre byer og steder. I alt 27 % hadde ikke gjort noen flyturer i løpet av det siste halvåret.

Buss:

For de lange bussreisene er det alder som er mest avgjørende; de under 25 år benytter buss på lengre turer langt hyppigere enn det de som er eldre, gjør. Andel rutinerte busspassasjerer er 42 % blant dem under 25 år, og 19 % blant dem som er eldre enn det. Totalt var det 29 % som ikke hadde gjort noen lange bussturer i løpet av det siste halvåret.

Tog eller båt:

Alder er også viktig for bruk av tog eller båt på lengre reiser. Andel rutinerte tog- eller båtpassasjerer er 25 % blant dem under 35 år, og 16 % blant dem som er eldre enn det. Blant dem over 35 år, spiller også kjønn en rolle: Det er høyere andel rutinerte tog- eller båtpassasjerer blant mennene enn blant kvinnene i disse aldersgruppene. Igjen var det i alt 29 % som ikke hadde gjort noen lange tog- eller båtturer i løpet av det siste halvåret.

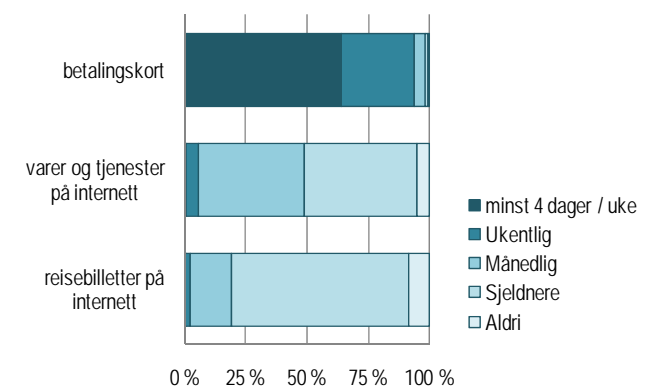
5 Eksponering på internett

I dette kapitlet ser vi på i hvor stor grad deltakerne benytter seg av ulike tjenester for handel, profilering og "Min side" på internett. Det er her på sin plass å minne om at deltakerne i denne undersøkelsen ble rekruttert og undersøkelsen ble gjennomført ved bruk av internett. Deltakerne vil derfor trolig være mer fortrolig med dette mediet enn det den gjennomsnittlige Ola Normann er. Detaljerte tabeller er vist i vedlegg C.

5.1 Handle- og internettvaner

For å få et bilde av hvilket forhold deltakerne har til elektroniske betalingstjenester, fikk de spørsmål om hvor ofte de benytter betalingskort og evt. handler på internett.

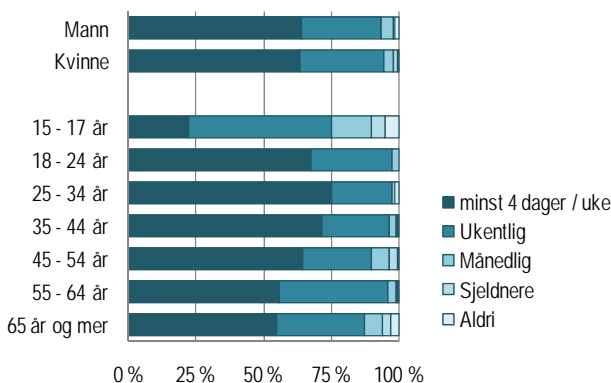
Som det går fram av figur 44, benytter det store flertall seg av betalingskort i det daglige, mens kjøp på internett ikke er på langt nær så utbredt. Hele 98 % benytter betalingskort månedlig eller oftere, og de fleste av disse på daglig basis. Tilsvarende andel som handler varer og tjenester på internett månedlig eller oftere, er nøyaktig halvparten så stor (49 %), og de fleste av disse gjør ikke slik handel oftere enn månedlig. Kjøp av reisebilletter på internett skjer gjennomgående enda sjeldnere - 19 % benytter seg av slike tjenester månedlig eller oftere.



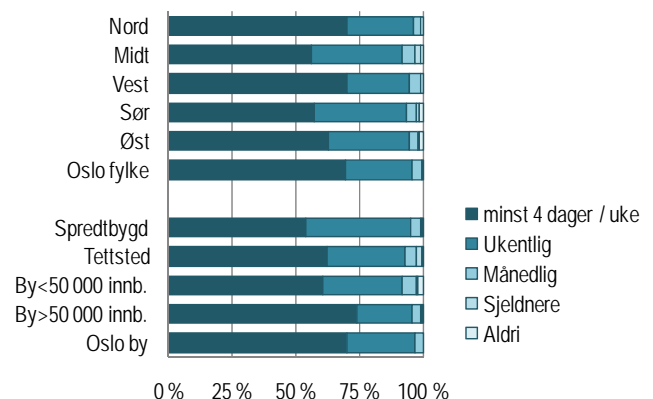
Figur 44: Elektronisk betaling og e-handel, vektete intervju

5.1.1 Bruk av betalingskort

Bruk av betalingskort er altså svært utbredt. Dette forteller at de fleste som er intervjuet, har et aktivt forhold til minst én elektronisk betalingstjeneste. Samtidig gjør dette at informasjon om bruk av betalingskort har begrenset nytte som indikator for deltakernes forhold til betalingstjenester og problemstillinger knyttet til dette.



Figur 45: Bruk av betalingskort, kjønn og alder, vektete intervju



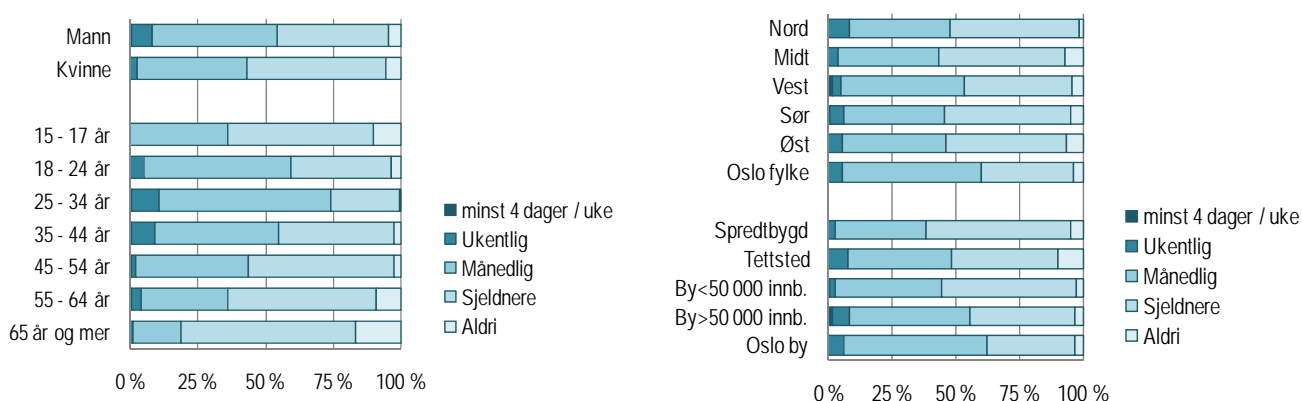
Figur 46: Bruk av betalingskort, bosted, vektete intervju

Vi ser at det er alder som er den viktigste faktoren knyttet til bruk av betalingskort (Figur 45), og at det primært er de yngste som skiller seg ut fra den resterende befolkningen. Dette finner vi igjen når vi ser på sammenheng mellom yrkesaktivitet og kortbruk; de som ikke er i arbeid (hovedsakelig de yngste) skiller seg ut med mindre bruk av betalingskort. Det er en tendens til at de som jobber i

privat sektor benytter betalingskort noe oftere enn de som jobber i offentlig sektor (Tabell C-1). Det er bare beskjedne geografiske variasjoner (Figur 46).

5.1.2 Kjøp av varer eller tjenester på internett

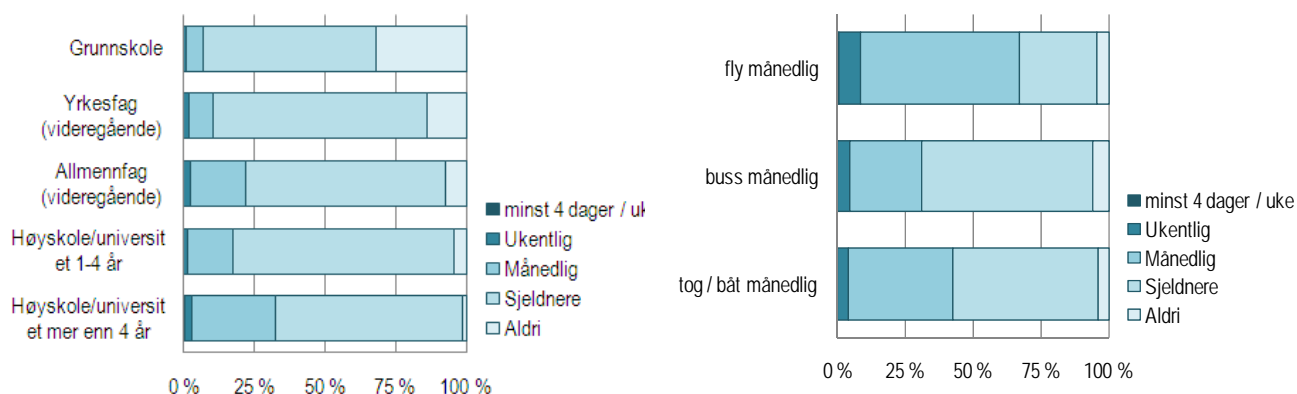
Alder er den viktigste forklaringsfaktoren for omfang av kjøp av varer og tjenester på internett. Omfanget er økende med stigende alder fram til aldersgruppen 25-34 år, som ligger på topp, og derfra er det synkende med stigende alder. Treanalyse viser at for aldersgruppene mellom 25 år og 54 år, er kjønn den viktigste tilleggsfaktoren, der menn gjør flere internettkjøp enn det kvinner gjør. For de i aldersgruppen 55- 64 år er størrelse på bosted en relevant forklaringsfaktor; de som bor utenfor by gjør færre innkjøp på internett, enn det de i byer gjør. Det er lite i datamaterialet som tyder på at de som selv jobber med datasikkerhet, er mer forsiktige enn gjennomsnittsbefolkningen når det gjelder internetthandel av varer og tjenester (Tabell C-2).



Figur 47: Kjøp av varer eller tjenester på internett, kjønn og alder, vektete intervju
 Figur 48: Kjøp av varer eller tjenester på internett, bosted, vektete intervju

5.1.3 Kjøp av reisebilletter på internett

Det er de som har den lengste utdannelsen, som oftest kjøper reisebilletter på internett. Blant dem som har mer enn fire års utdanning, kjøper 32 % reisebilletter på internett månedlig eller oftere, mens gjennomsnittet ligger på 19 %. Bortsett fra de som bare har grunnskoleutdanning, og som i stor grad tilsvare aldersgruppen under 18 år, er det de som har yrkesfaglig utdanning, som sjeldnest kjøper billetter på internett (Figur 49).



Figur 49: Kjøp av reisebilletter på internett, utdanning, vektete intervju
 Figur 50: Kjøp av reisebilletter på internett, månedlige lange reiser, vektete intervju

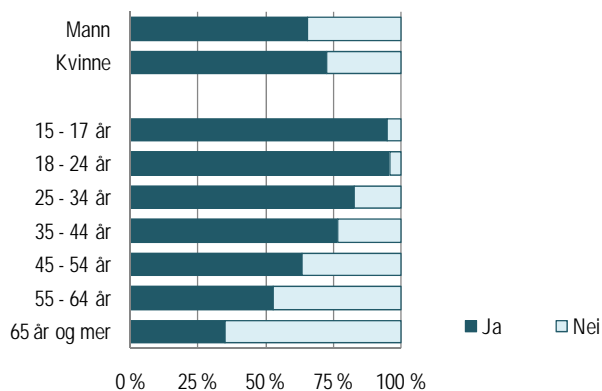
I tillegg til utdanning, spiller også kjønn en rolle når det gjelder omfang av billett kjøp på internett - menn handler billetter på internett oftere enn det kvinner gjør. For de kvinnene som har kortere

allmennfaglig/universitets-/høyskoleutdannelse, kan vi videre også finne en effekt av alder - det er de yngste, i gruppen 18-24 år, som oftest kjøper billetter på internett. I den grad de som jobber med datasikkerhet skiller seg ut, er det i form av noe hyppigere kjøp av reisebilletter på internett enn øvrige yrkesaktive (se Tabell C-3).

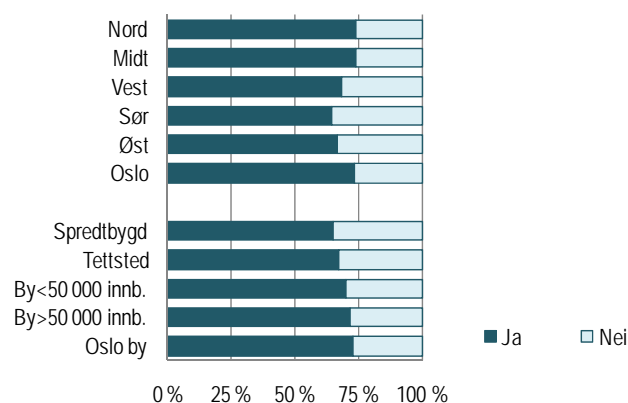
Figur 50 viser hvor ofte de som er "rutinerte" når det gjelder lange reiser med kollektivtransport (se kapittel 4.4.1), kjøper reisebilletter på internett. Det er de som reiser med fly, som hyppigst kjøper reisebilletter på internett (67 % kjøper billetter på internett minst månedlig). Tilsvarende andel for reisende med tog eller båt ligger på 42 %, mens bare 31 % av dem som månedlig gjør en lengre busstur, handler reisebilletter på internett like ofte.

5.1.4 Egen profil på internett

Det å etablere en egen profil på internett, f.eks. gjennom Facebook, Nettby eller lignende "nettsamfunn", er en aktiv handling som vedkommende selv velger å gjøre. Dette indikerer et aktivt forhold til digitale medier, og til det å publisere/gjøre tilgjengelig ulike former for opplysninger om seg selv i en mer eller mindre "offentlig" sfære. Tabell C-4 viser detaljerte resultater for dette temaet.



Figur 51: Egen profil på internett, kjønn og alder, vektete intervju

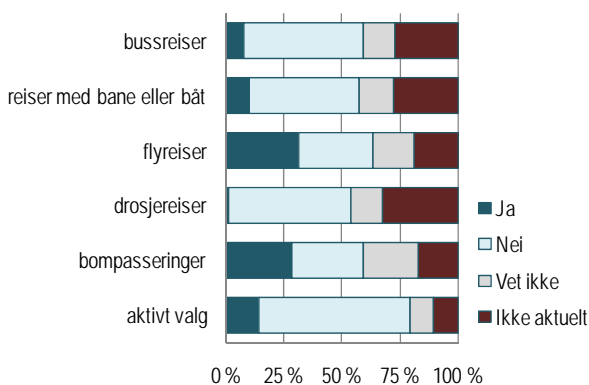


Figur 52: Egen profil på internett, bosted, vektete intervju

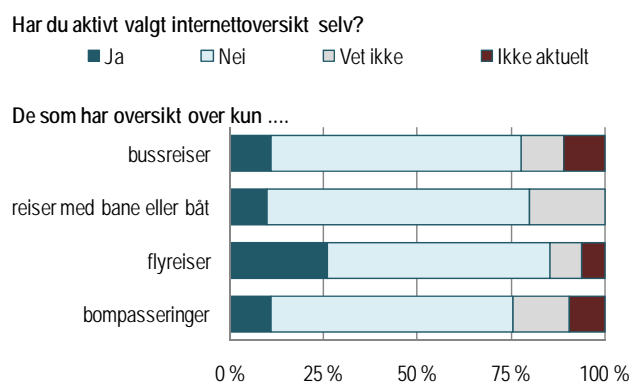
Hele 69 % av det vektete utvalget har egen profil på internett. Også når det gjelder det å etablere internettprofiler, er det en klar sammenheng med alder - *de yngste er mest aktive*, og andel med internettprofil avtar med stigende alder. Det er også en tendens til at *kvinner er mer aktive på denne fronten* enn det menn er. Det gjelder særlig i aldersgruppene mellom 25 år og 44 år. Type utdannelse spiller liten rolle, men det er en svak tendens til at de med yrkesfaglig utdannelse i mindre grad har etablert en internettprofil. Det gjelder også de som ikke er i arbeid, mens de som jobber med datasikkerhet faktisk ligger over snittet når det gjelder internettprofil. Her er imidlertid antall observasjoner lite.

5.2 Oversikt på internett over egne reiser

Akkurat *halvparten* av det vektete utvalget vet at de *har oversikt på internett* over enten bompasseringer med bil og/eller reiser med en eller flere reisemåter. Som det går fram av figur 53, er det bompasseringer og flyreiser det er mest vanlig å ha en slik oversikt over, mens en forsvinnende liten andel har oversikt over drosjereisene sine på internett.



Figur 53: *Oversikt på internett over egne reiser, vektete intervju*



Figur 54: *Selvvalgt oversikt over egne reiser, vektete intervju*

Hvilke typer reiser en person evt. har oversikt over, og hvilke det ikke er aktuelt å skaffe seg oversikt over, henger naturlig tett sammen med hvilke reisemåter vedkommende faktisk anvender relativt jevnlig. Hvordan dette forholder seg for den enkelte reisetypen vil vi imidlertid ikke gå nærmere inn på her, men heller se på det samlede bildet.

I gjennomsnitt har hver person i det vektete utvalget oversikt over 0,8 ulike reisetypen på internett. Dette tallet inkluderer den halvparten av utvalget som ikke har internettoversikt over noen reiser. Treanalyse av hvilke forhold som kan bidra til å forklare antall ulike reisetypen en person har oversikt over på internett, viser at *menn er mer aktive enn kvinner* på dette området. Blant mennene er det i tillegg utslagsgivende om de er *daglig bilfører* eller ikke - de som er det, ligger godt over snitt i antall turtyper de har oversikt over. Dette er naturlig nok relatert til oversikt over bompengpasseringer, som er vanligere blant dem som bruker bil ofte. Analysene viser også at når det gjelder oversikt over bompasseringer, er det som regel mennene som har denne - kvinnene i mindre grad.



Foto: Ruter; <http://www.ruter.no/>

Figur 55: *Innlogging på MinSide, eksempel*

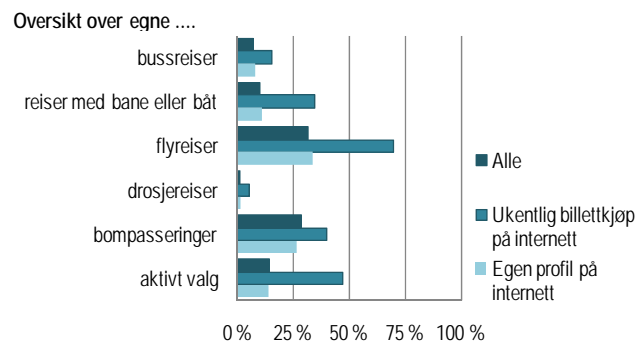
En av fem (19 %) har ikke internettbasert oversikt over hverken bompasseringer eller reiser med offentlig transport, mens vel 6 % ikke vet om de har en slik oversikt over noen av reisetypene, heller ikke bompasseringer. For snaue 9 % har det ikke har vært aktuelt med internettoversikt i tilknytning til noen av reisetypene.

Over halvparten (54 %) av dem som har minst én reiseoversikt på internett, har ikke valgt dette selv. Spørsmålet om aktivt valg er ikke koblet opp mot hver enkelt reisetypen. For de 30 % som kun har oversikt over én type reiser, er dette uproblematisk, men for de 20 % som har oversikt over minst to reisetypen, er det ikke opplagt at det samme svaret er gyldig for alle reisemåtene. Figur 54 viser derfor kun svar fra dem som har oversikt på internett over bare en type reise. Vi ser at ca en firedel av dem som har internettoversikt over flyreisene sine, har gjort et aktivt valg knyttet til dette. For de tre andre reisetypene ligger tilsvarende andel på ca 10 %.

Andel som aktivt har valgt reiseoversikt på internett, er lavest i de yngste aldersgruppene; for de under 18 år og de mellom 18 og 24 år ligger andelen på hhv. 3 % og 5 %, mens den for de andre aldersgruppene ligger mellom 14 % og 19 %. For de som har fylt 35 år, ser vi også at de som bor i Oslo har et mer aktivt forhold til denne typen tjenester, enn de som er bosatt i ellers i landet. Det samme gjelder de som arbeider med datasikkerhet.

5.2.1 Annen bruk av internett

Som vist i figur 56, skiller ikke de som har egen profil på internett, seg fra den øvrige befolkningen når det gjelder det å ha oversikt over egne reiser på internett. De som virkelig skiller seg ut fra den generelle befolkningen når det gjelder dette, er de som også er svært aktive når det gjelder *kjøp av reisebilletter på internett*. Vi ser at de som har oppgitt at de gjør dette *ukentlig*, også har langt større sannsynlighet for å ha ulike former for reiseoversikt på internett. De har også i lang større grad enn de øvrige, tatt et aktivt valg om dette selv. Men fortsatt er det slik at halvparten av disse svært aktive brukerne av internett i tilknytning til reiseaktivitet, ikke selv har bedt om å få reiseoversikt på internett. Samtidig er det viktig å være klar over at dette er en svært liten gruppe i intervjumaterialet - kun 20 individer i det vektete utvalget, se Tabell C-3.



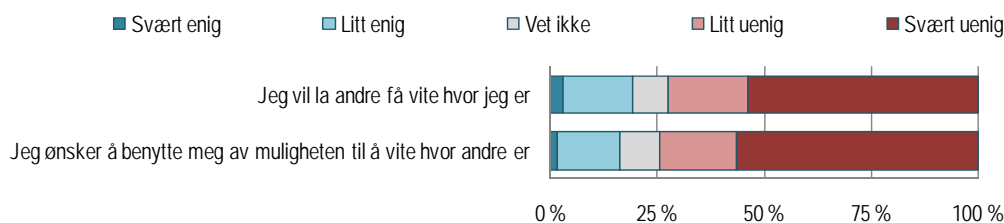
Figur 56: Oversikt på internett over egne reiser, vektete intervju

5.3 "Mine venner"

Det finnes tilgjengelig ulike typer programvare som gjør det mulig å følge med på hvor enkeltpersoner befinner seg. Personen som blir fulgt, må registrere seg, og vedkommende velger selv hvem som skal kunne følge med hvor han / hun befinner seg. Noen program er laget spesielt for å ha oversikt over personer som man har ansvar for, f.eks. barn eller eldre personer.

Bare 1 % av deltakerne benytter seg av slike tjenester i dag, mens ytterligere 35 % har hørt om dem. De aller, aller fleste har altså ikke noe aktivt forhold til slike tjenester i dag, og to tredeler har ikke hørt om at de finnes.

Som det går fram av figur 57, kan over halvparten (hhv. 56 % og 54 %) slett ikke tenke seg å benytte seg av slike tjenester, hverken for å la andre vite hvor en selv befinner seg, eller for å kunne følge med på andres bevegelser. I tillegg stiller ytterligere snau 20 % seg noe negative til å benytte slike tjenester. Bare 2-3 % uttrykker et sterkt ønske om å benytte seg av slike tjenester.



Figur 57: Vurdering av system for informasjon om hvor venner og bekjente er, vektete intervju

De som stiller seg positive til å kunne vite hvor andre befinner seg, er i stor grad yngre mennesker: Blant de under 18 år er 43 % mer eller mindre enige i utsagn om at de ønsker å benyttes seg av muligheten til å vite hvor andre er. Tilsvarende andel er 29 % i aldersgruppen 18-24 år, og mellom 12 % og 17 % for de som er eldre.

Det aldersmessige mønsteret er ganske likt også for muligheten for å la andre få vite hvor en selv befinner seg. Her ser vi imidlertid i tillegg at de eldste gruppene, over 55 år, stiller seg noe mer

positive. Trygghet, at man ikke føler at man har noe å skjule, ansvar for gamle foreldre etc. kan være forklaringsvariable her.

6 Opplevelse av risiko

Dette kapitlet dreier seg om det generelle trusselbildet – hva befolkningen frykter mest, og hvordan risiko for uønskede hendelser knyttet til transportsystemet eller personopplysninger vurderes i forhold til andre typer uønskede hendelser. Tabeller med detaljerte resultater for disse teamene er vist i vedlegg D.

6.1 Mest fryktede hendelser

Deltakerne ble bedt om å angi hvilke to hendelser de frykter mest, av en liste på fem. Vi ser av figur 58 at det er tre hendelser som topper lista: *sykdom/helsesvikt*, *trafikkulykke* og *brann*, som er angitt av hhv. 59 %, 52 % og 42 % av det vektete utvalget. Vi ser også at gjennomsnittsalderen for dem som frykter disse hendelsene, ligger på eller litt over den samlede gjennomsnittsalderen, som er 44 år (Figur 59). Disse tre hendelsene er omtrent like mye fryktet i alle aldersgruppene.

Det er færre som har terror eller voldskriminalitet blant de to hendelsene de frykter mest, og gjennomsnittsalderen for dem som frykter slike hendelser, er også lavere. Særlig når det gjelder frykten for terror er det et markant aldersskille: *Nesten halvparten (46 %) av de under 18 år frykter terror*, mens tilsvarende andel i de øvrige aldersgruppene ligger mellom 6 % og 14 %. Om dette betyr at de yngste er mer engstelig for å bli utsatt for terror, enn det de eldre er, eller om de yngste bare bekymrer seg mindre for de øvrige typene hendelser, er ikke helt opplagt.

Vi finner ikke like tydelig alderseffekt når det gjelder frykt for voldskriminalitet, men aldersgruppene mellom 18 og 34 år ligger noe over gjennomsnittet mht. andel som frykter den typen hendelser.



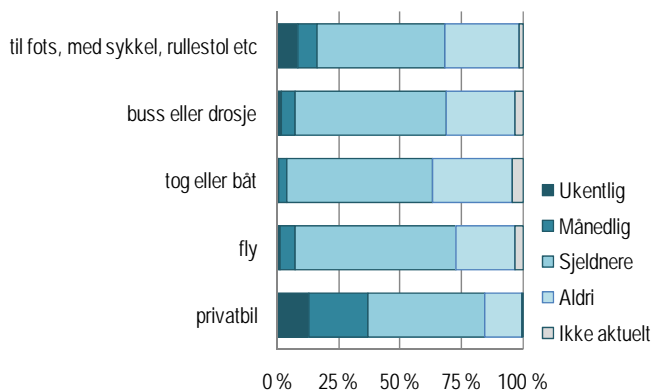
Figur 58: Hvilke to hendelser frykter du mest? - vektete intervju Figur 59: Gjennomsnittsalder for dem som frykter ulike hendelser, vektete intervju

6.2 Bekymring for å bli utsatt for ulykke eller kriminalitet i transportsystemet

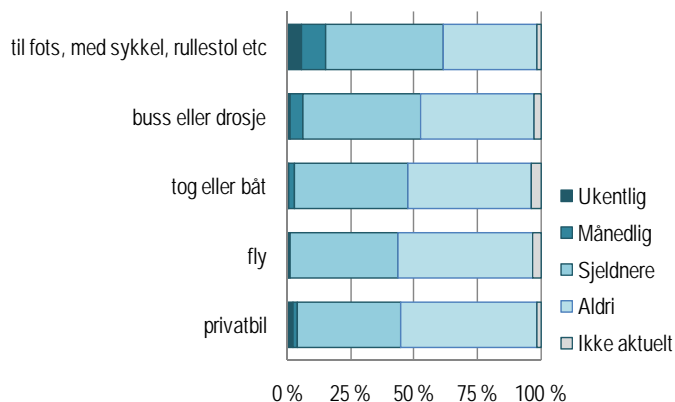
Til tross for at det å bli utsatt for en trafikkulykke altså er en av de mest fryktede hendelsene, bekymrer det store flertall seg ikke i det daglige for å komme ut for en trafikkulykke. Samlet sett er det 18 % som bekymrer seg ukjentlig for dette. I den andre enden av skalaene finner vi 10 % som sier de aldri bekymrer seg for å bli utsatt for en trafikkulykke.

Bekymring for å bli utsatt for trafikkulykke er størst knyttet til bruk av de individuelle transportalternativene - det å reise med privatbil eller gå eller sykle (Figur 60). Vel en tredel bekymrer seg månedlig eller oftere for å havne i en trafikkulykke med bil, mens tilsvarende andel

for fotgjengere og syklister er snaut halvparten så stor. Bekymring for trafikkulykker er ganske jevnt fordelt i befolkningen, men det er indikasjoner på at de som selv jobber innen transportsektoren, bekymrer seg oftere enn gjennomsnittet for å bli utsatt for en trafikkulykke når de ferdes til fots/med sykkel eller med privatbil.



Figur 60: *Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for trafikkulykke? - vektete intervju*

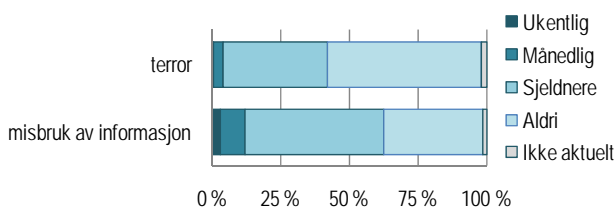


Figur 61: *Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når du reiser? - vektete intervju*

Deltakerne ble også spurt ut om de bekymrer seg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når de er på reise. Som vist i figur 61, er heller ikke dette noe de fleste bekymrer seg så mye for i det daglige, og *i mindre grad enn de bekymrer seg for trafikkulykker*. Totalt er det 6-7 % som bekymrer seg så hyppig som ukentlig, mens 28 % sier de aldri bekymrer seg for den typen hendelser når de er ute og reiser. Det som er å spore av bekymring, er oftest knyttet til det å bevege seg som *fotgjenger eller sykklist*.

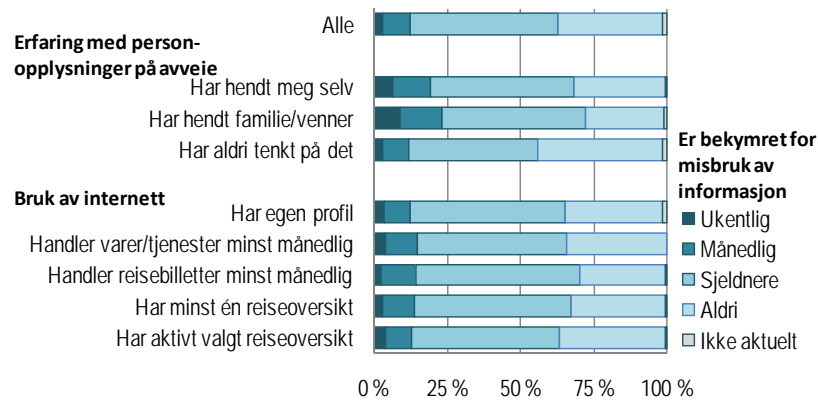
6.3 Bekymring for å bli utsatt for terror eller misbruk av informasjon

Det er heller ikke noen stor generell frykt å spore for å bli utsatt for terror eller at opplysninger om en selv eller egne reiser kan bli misbrukt. Vi så i kapittel 6.1 at terror ikke var blant de aller mest fryktede hendelsene, og dette gjenspeiler seg også i svarene på spørsmål om hvor ofte en bekymrer seg for å bli utsatt for terror (Figur 62). Vi finner samme nivå som bekymringen for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når en reiser med privatbil, se figur 61.



Figur 62: *Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for terror eller informasjonsmisbruk - vektete intervju*

Bekymring for å bli utsatt for misbruk av informasjon om en selv eller de reisene en gjør, er større enn uro for terror - den ligger på samme nivå som bekymring for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når en ferdes til fots eller med sykkel, se igjen figur 61.

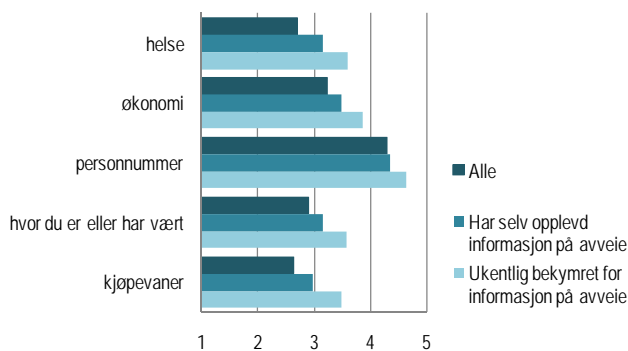


Figur 63: Bekymring for å bli utsatt for informasjonsmisbruk - egne erfaringer og internettvaner, vektete intervju

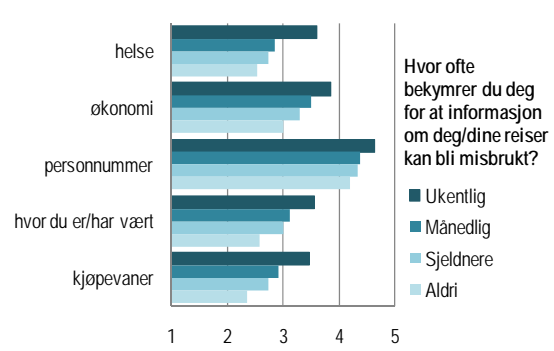
Som vist i figur 63, skiller ikke de rutinerte internettbrukerne seg i betydelig grad fra den øvrige befolkningen når det gjelder bekymring for at opplysninger om en selv eller egne reiser kan bli misbrukt, selv om de som regelmessig handler reisebilletter på nett, nok er inne på tanken i litt større grad enn de øvrige. På den annen side ser vi at de som aldri har tenkt på at personopplysninger om dem kan komme på avveie, heller ikke bekymrer seg i nevneverdig grad for misbruk av opplysninger. Der skiller de seg klart fra dem som har opplevd personopplysninger på avveie "på nært hold", også er mer bekymret for at de kan oppleve informasjonsmisbruk. Datamaterialet gir indikasjoner på at de som selv jobber med datasikkerhet, bekymrer seg noe oftere for at informasjon om dem skal komme på avveie, enn det gjennomsnittsbefolkningen gjør (Tabell D-5).

6.3.1 Konsekvenser av om uvedkommende får tilgang til opplysninger om deg

Deltakerne ble bedt om å vurdere hvilke konsekvenser det ville ha om uvedkommende skulle få tilgang til ulike typer informasjon om dem. De ble bedt om å vurdere dette med å angi et tall på en skala fra 1 til 5, der 1 betyr "Ubetydelige eller ingen konsekvenser", og 5 betyr "Svært store konsekvenser".



1: Ubetydelige eller ingen konsekvenser
5: Svært store konsekvenser



1: Ubetydelige eller ingen konsekvenser
5: Svært store konsekvenser

Figur 64: Konsekvenser om uvedkommende får tilgang til opplysninger - gjennomsnittscore, vektete intervju

Figur 65: Konsekvenser om uvedkommende får tilgang til opplysninger vs. bekymring - gjennomsnittscore, vektete intervju

Vi ser av figur 64 at det samlede gjennomsnittnivået ligger ganske "midt på treet", altså vurderes konsekvensene som hverken ubetydelige eller svært alvorlige, for de fleste typene informasjon. Unntaket er personnummer, der konsekvensene blir vurdert som alvorlige. Flertallet (58 %) vurderer konsekvensene av personnummer på avveie som "svært store". For de øvrige typene

informasjon er svarfordelingen på skalaen langt jevnere, og med unntak av økonomiopplysninger, er "svært store konsekvenser", den svarkategorien færrest har valgt.

De som har opplevd at informasjon om dem selv har kommet på avveie, vurderer gjennomgående konsekvensene som noe mer alvorlig. Dette gjelder alle kategoriene informasjon, med unntak av personnummer, der det ikke er noen forskjell mellom dem som har egne erfaringer, og den øvrige befolkningen. Det er likevel en gruppe som gjennomgående vurderer konsekvensene som ganske mye mer alvorlig enn gjennomsnittsbefolkningen, og det er de som har oppgitt at de bekymrer seg ukentlig over at informasjon kan komme på avveie. Vi ser av figur 65 at det er en *klar sammenheng mellom vurdering av konsekvenser og bekymring*. Jo mer alvorlig en vurderer konsekvensene å være, jo oftere bekymrer en seg – eller jo oftere en bekymrer seg, jo mer alvorlig vurderer en konsekvensene å være. Hva som er årsak og virkning her er det ikke uten videre lett å si, men en mulig forklaring på at de uroer seg så ofte, kan være at det nettopp for denne gruppen vil ha større konsekvenser om informasjon om dem kom uvedkommende i hende. Datamaterialet indikerer også at de som selv jobber med datasikkerhet, vurderer konsekvensene av om informasjon om hvor de har vært eller deres handlevaner skulle komme på avveie, som noe mer alvorlig enn det gjennomsnittsbefolkningen gjør (Tabell D-6).

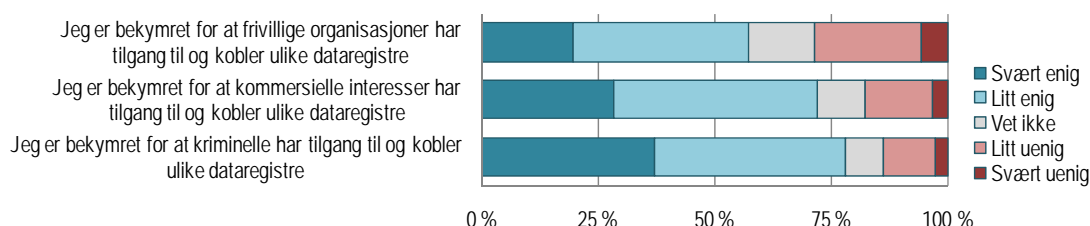
7 Tillit

Deltakerne ble bedt om å ta stilling til en rekke utsagn knyttet til ulike sider ved data- og informasjonssikkerhet. Kapittel 7.1 dreier seg om tillit til ulike aktører som kan ha tilgang til og mulighet for å koble sammen ulike dataregistre, og vurdering av informasjonssikkerhet hos ulike typer organisasjoner i form av sannsynlighet for at ansatte søker opp informasjon de strengt tatt ikke har bruk for. Dette gir grunnlag for å vurdere hvordan aktører i transportrelatert næring kommer ut i forhold til aktører innenfor andre samfunnsområder. I kapittel 7.2 presenteres mer detaljerte vurderinger knyttet til informasjonssikkerhet i hhv. busselskap, bomselskap og parkeringsselskap, mens kapittel 7.3 dreier seg om deltakernes tiltro til at reiseopplysninger behandles forsvarlig. Til sist, i kapittel 7.4, ser vi på deltakernes avveininger mellom det å gi fra seg informasjon mot å oppnå fordeler. Tabeller med detaljerte resultater for dette kapitlet er gjengitt i vedlegg E.

7.1 Data- og informasjonssikkerhet

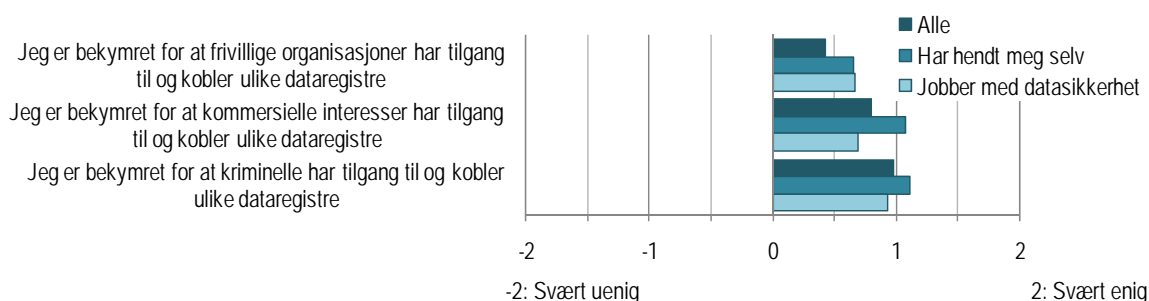
7.1.1 Tilgang til og kobling av dataregistre

Som det går fram av figur 66, er det gjennomgående relativt stor bekymring omkring ulike aktørers mulighet til å få tilgang til og koble sammen informasjon fra ulike dataregistre. Bekymringen er minst knyttet til frivillige organisasjoner, og størst knyttet til kriminelle, mens kommersielle interesser havner mellom disse to gruppene.



Figur 66: Bekymring for aktørers tilgang til og kobling av dataregistre, vektete intervju

Det er gjennomgående slik at andel som bekymrer seg for dette, øker med økende alder, og når det gjelder frivillige organisasjoner og kommersielle interesser, er menn noe mer bekymret enn det kvinner er. Figur 67 viser gjennomsnittsvurdering av utsagnene for hhv. hele det vektete utvalget og for dem som selv har opplevd at informasjon om dem har kommet på avveie. Her er svarene gjort om til en tallskala fra -2 til +2, der "Svært uenig" = -2, "Vet ikke" = 0, og "Svært enig" = 2.



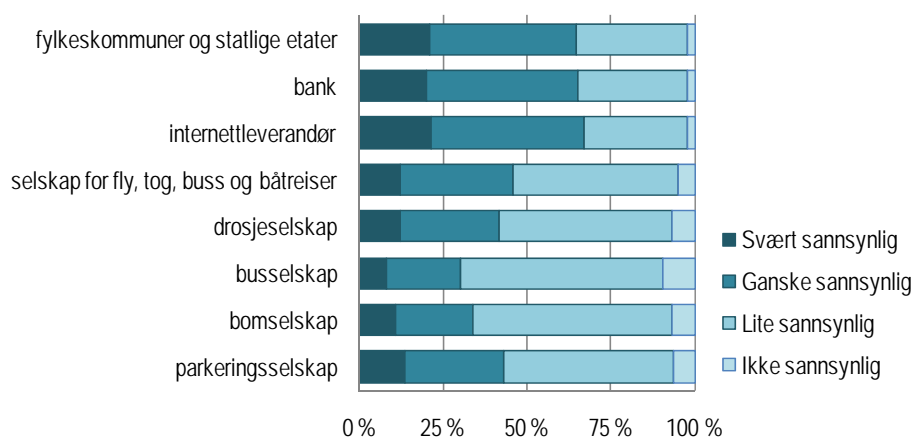
Figur 67: Bekymring for aktørers tilgang til og kobling av dataregistre, effekt av egen erfaring og jobb, vektete intervju

Vi ser her at de som selv har opplevd at informasjon om dem har kommet på avveie (se kapittel 4.2), er gjennomgående mer bekymret for de ulike aktørenes tilgang til og mulighet for å sammenkoble dataregistre. De ligger gjennomgående ca 0,2 til 0,3 poeng høyere enn samlet snitt for de frivillige og de kommersielle aktørene. Når det gjelder bekymring for kriminelle, er

forskjellen mindre, men her er det generelle bekymringsnivået også høyest. De som jobber med datasikkerhet (kapittel 4.1.2), knytter like stor bekymring til de frivillige organisasjonene som til de kommersielle interessene når det gjelder disse forholdene, men når det gjelder de kommersielle og de kriminelle aktørene, uttrykker de ikke større bekymring enn det den generelle befolkningen gjør.

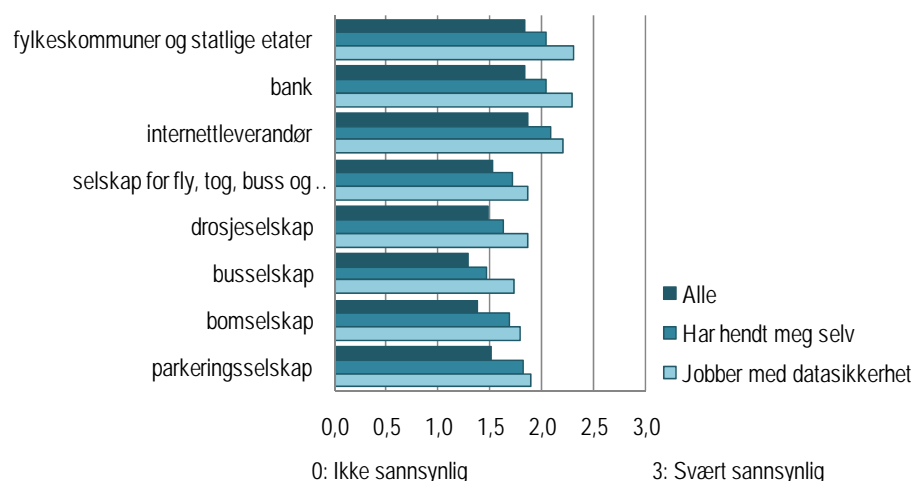
7.1.2 Risiko for at ansatte søker opp informasjon de ikke har bruk for

Undersøkelsen indikerer at befolkningen har *større tillit til transportrelaterte selskaper enn til offentlige etater, bank og internettleverandører* når det gjelder risiko for at ansatte søker opp unødvendig informasjon (Figur 68). To tredeler mener det er sannsynlig eller svært sannsynlig at dette vil kunne skje innenfor de "ikke-transportrelaterte" organisasjonene, mens tilsvarende andel varierer mellom 30 % og 46 % for de transportrelaterte aktørene. Blant disse er det busselskapene som kommer best ut.



Figur 68: Risiko for at ansatte søker opp informasjon de ikke har bruk for, vektete intervju

Det er naturlig å tro at evt. egne erfaringer med personopplysninger på avveie, vil kunne påvirke risikovurderingene knyttet til informasjonssikkerhet, her representert ved sannsynligheten for at ansatte søker opp informasjon de ikke trenger.



Figur 69: Risiko for at ansatte søker opp informasjon de ikke har bruk for, effekt av egen erfaring eller jobb, vektete intervju

Figur 69 viser gjennomsnittsvurdering av risiko for hhv. hele det vektete utvalget og for dem som selv har opplevd at informasjon om dem har kommet på avveie. Her er svarene gjort om til en tallskala fra 0 til 3, der "Ikke sannsynlig" = 0, og "Svært sannsynlig" = 3.

Vi ser her at de som selv har opplevd informasjon på avveie, er gjennomgående mer skeptisk til informasjonssikkerheten i alle de ulike organisasjonene. De ligger gjennomgående ca 0,2 til 0,3 poeng høyere for alle aktørene. Vi finner samme effekt også for dem som har opplevd at familie eller venner har vært utsatt for informasjon på avveie. Om det er en selv eller noen nær en som har vært utsatt for dette, later altså ikke til å spille noen rolle, det gir uansett økt skepsis til informasjonssikkerhet. Tilsvarende viser svarene også at jo mer alvorlig en vurderer konsekvensene av informasjon på avveie å være/jo oftere en bekymrer seg for dette, jo mindre tillit har en til ansatte i de ulike virksomhetene. De som selv jobber med datasikkerhet er også mer enn gjennomsnittlig skeptiske til informasjonssikkerheten, her representert ved sannsynligheten for at ansatte søker opp informasjon de ikke trenger, i de ulike typene organisasjoner – de ligger gjennomgående 0,3 til 0,5 poeng høyere enn gjennomsnittet for hele utvalget. De som jobber innenfor transportnæringen ligger imidlertid svært nært befolkningsgjennomsnittet i vurderingen av alle de ulike aktørene unntatt parkeringssselskap – der er de mer skeptiske enn den øvrige befolkningen.

7.2 Informasjonssikkerhet i transportrelaterte virksomheter

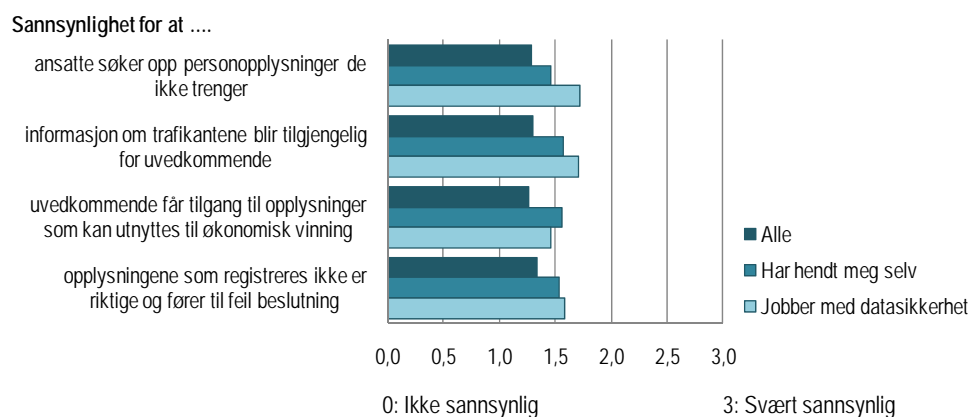
For de transportrelaterte virksomhetene ble deltakerne bedt om å vurdere sannsynlighet for at

- informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende
- uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning
- opplysninger som registreres, ikke er riktige og fører til feil beslutning, f. eks. pris på reisen

Som vi skal se i de følgende tre avsnittene, vurderes sannsynligheten for hver av disse hendelsene relativt likt innenfor hver av virksomhetstypene.

7.2.1 Informasjonssikkerhet i busselskap

Busselskapene kom best ut av sammenligningen mellom de ulike aktørene når det gjelder risiko for at ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger. I tillegg ble deltakerne bedt om å vurdere flere forhold knyttet til informasjonssikkerhet i busselskapene, presentert innledningsvis i dette kapitlet.



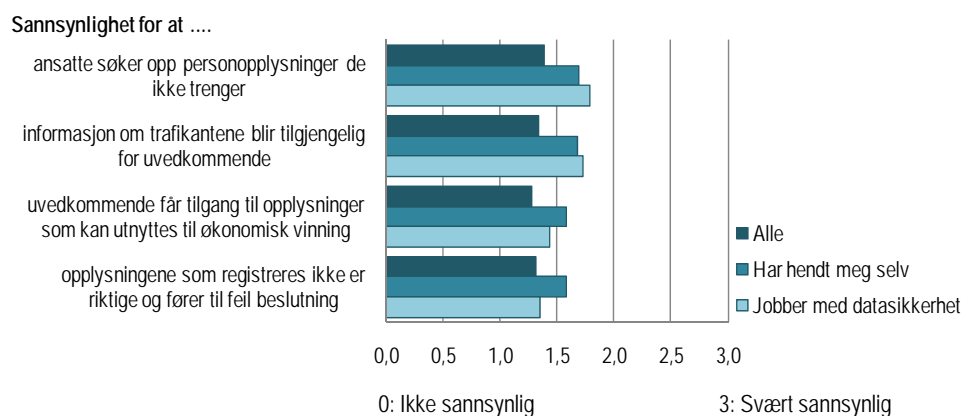
Figur 70: Vurdering av informasjonssikkerhet i busselskap, effekt av egen erfaring eller jobb, vektete intervju

Som vist i figur 70, vurderes risikonivået å være ganske likt for alle disse forholdene. Vi finner også samme effekt av egne erfaringer med informasjon på avveie, som vist i foregående delkapittel, med økning i gjennomsnittsverdi på 0,2-0,3 poeng. I tillegg viser svarene igjen en klar sammenheng mellom vurdert alvorlighetsgrad for informasjon på avveie, og skepsis til selskapenes informasjonssikkerhet. Vi ser også at de som selv jobber med datasikkerhet, gjennomgående har enda mindre tillit til at ikke ansatte søker opp personopplysninger de ikke har bruk for, eller at opplysningene ikke blir tilgjengelige for uvedkommende. De ligger vel 0,4 poeng høyere enn snitt

for disse forholdene. Likevel ligger de bare vel 0,2 poeng høyere enn snitt for vurdering av sannsynlighet for forhold som kan føre til uheldige konsekvenser som at andre kan utnytte informasjonen til økonomiske vinning eller at det blir truffet feil beslutning på grunn av feil i opplysningene. De som jobber innenfor transportnæringen skiller seg ikke fra den øvrige befolkningen når det gjelder vurdering av de ulike aspektene ved informasjonssikkerhet i busselskap, med ett unntak: De har noe mindre tiltro til at ikke informasjon om trafikantene blir tilgjengelige for uvedkommende.

7.2.2 Informasjonssikkerhet i bomselskap

Også for bomselskapene ser vi i figur 71 at de ulike aspektene ved informasjonssikkerhet vurderes ganske likt, og med omtrent samme effekt av egne erfaringer og vurdert alvorlighetsgrad for informasjon på avveie som vi allerede har sett i de foregående delkapitlene. Økningen i gjennomsnittsverdi for dem som selv har opplevd informasjon på avveie er imidlertid noe høyere enn for busselskapene - økningen ligger rundt 0,3 poeng for alle forholdene.

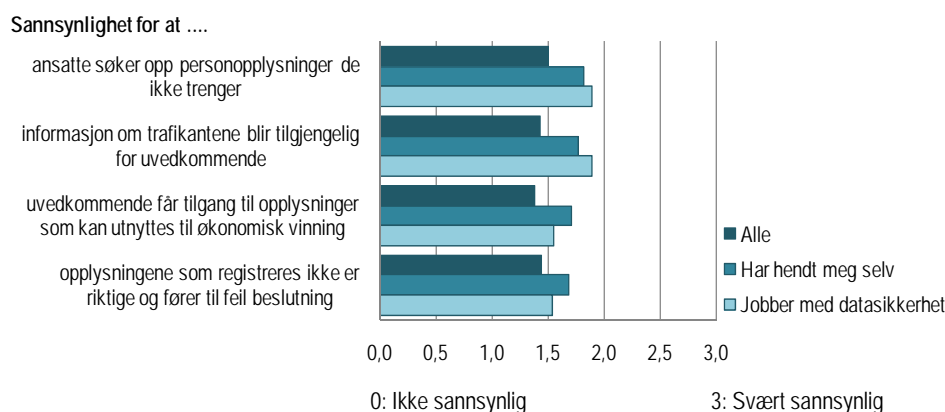


Figur 71: Vurdering av informasjonssikkerhet i bomselskap, effekt av egen erfaring eller jobb, vektete intervju

Igjen ser vi at de som selv jobber med datasikkerhet, gjennomgående har mindre tillit til informasjonssikkerheten i bomselskap, mens de ikke skiller seg så mye fra den allmenne befolkning når det gjelder vurdering av sannsynligheten for forhold som kan gi uheldige konsekvenser. De som selv jobber innenfor transportnæringen, har gjennomgående noe større tiltro til informasjonssikkerheten i bomselskapene, med ca 0,1 poeng lavere vurdering for alle forholdene enn det den øvrige befolkningen har.

7.2.3 Informasjonssikkerhet i parkeringsselskap

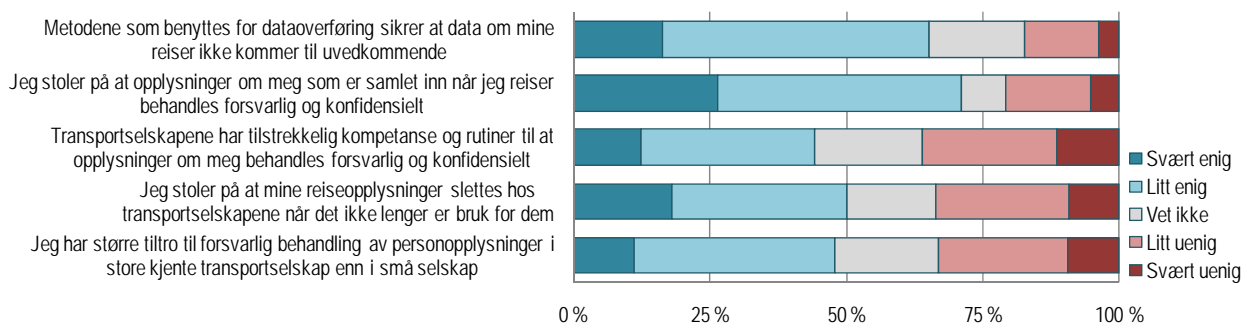
Heller ikke for parkeringsselskapene finner vi noen store forskjeller i vurdering av de ulike aspektene av informasjonssikkerhet (Figur 72). Og også effekten av egne erfaringer, vurdert alvorlighetsgrad for informasjon på avveie, og jobb innenfor datasikkerhet ligger på samme nivå som vi så for de andre aktørene. Igjen skiller de som jobber i transportnæringen seg bare beskjedent fra den øvrige befolkningen.



Figur 72: Vurdering av informasjonssikkerhet i parkeringsselskap, effekt av egen erfaring eller jobb, vektete intervju

7.3 Tiltro til at reiseopplysninger behandles forsvarlig

Deltakerne ble bedt om å ta stilling til en rekke utsagn om forhold knyttet til reiseopplysninger (Figur 73). Ca to tredeler har tiltro til at metoder som benyttes for å overføre reisedata er sikre, og at opplysningene behandles forsvarlig og konfidensielt. På mer detaljerte spørsmål om transportselskapenes kompetanse, og rutiner for sletting av data etter bruk, viser svarene imidlertid at bare ca. halvparten har tiltro til selskapene når det gjelder dette. Disse svarene er trolig mer reflekterte enn svarene på det mer generelle spørsmålet om at reiseopplysninger behandles forsvarlig. Til sist ser vi at store transportselskap nyter noe mer tillit enn mindre selskap når det gjelder forsvarlig behandling av personopplysninger.



Figur 73: Tiltro til forsvarlig håndtering av reiseopplysninger, vektete intervju

Også her har vi gjort svarene om til en tallskala fra -2 til +2, der "Svært uenig" = -2, "Vet ikke" = 0, og "Svært enig" = 2. Figur 74 viser gjennomsnittsvurdering av utsagnene for hhv. hele det vektete utvalget og for dem som selv har opplevd at informasjon om dem har kommet på avveie.

Igjen ser vi at de som selv har opplevd at informasjon om dem har kommet på avveie, er gjennomgående mer skeptiske til de ulike datasikkerhetsaspektene - de ligger 0,2 til 0,4 poeng lavere enn gjennomsnitt for hele det vektete utvalget.

Likeledes finner vi samme mønster som tidligere for alle disse utsagnene: Jo mer alvorlig en vurderer konsekvenser av evt. informasjon på avveie, jo mindre stoler en på metoder, rutiner og kompetanse hos dem som håndterer reiseopplysninger. Tilsvarende er de som selv jobber med datasikkerhet, gjennomgående mer skeptiske til de ulike forholdene, enn det den allmenne befolkningen er. De som selv jobber innen transportnæringen har omtrent den samme tiltroen til måten reiseopplysninger behandles på, som den øvrige befolkningen.



Figur 74: Tiltro til forsvarlig håndtering av reiseopplysninger, effekt av egen erfaring, vektete intervju

I tillegg til disse overordnede sammenhengene mellom egne erfaringer, konsekvensvurdering og skepsis til metoder og rutiner, er det enkelte grupper som skiller seg ut med særlig stor eller lav andel enige/uenige i de ulike utsagnene. Det følgende gir en kort oppsummering av disse forholdene:

Metodene som benyttes for dataoverføring sikrer at data om mine reiser ikke kommer til uvedkommende

Bosatte i Oslo er mer enn gjennomsnittlig uenige i dette.

Jeg stoler på at opplysninger om meg som er samlet inn når jeg reiser behandles forsvarlig og konfidensielt

Større tillit enn gjennomsnittet:

- kvinner
- de yngste (< 18 år) og de eldste (65 år +)

Mer enn gjennomsnittlig skeptiske:

- bosatte i Oslo
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Transportselskapene har tilstrekkelig kompetanse og rutiner til at opplysninger om meg behandles forsvarlig og konfidensielt

Større tillit enn gjennomsnittet:

- kvinner
- de yngste (< 18 år)

Mer enn gjennomsnittlig skeptiske:

- bosatte i Oslo
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Jeg stoler på at mine reiseopplysninger slettes hos transportselskapene når det ikke lenger er bruk for dem

Større tillit enn gjennomsnittet:

- kvinner
- de eldste (65 år +)
- bosatt i mindre by (< 50 000 innbyggere)

Mer enn gjennomsnittlig skeptiske:

- aldersgruppen 18 – 44 år
- bosatte i Oslo
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Jeg har større tiltro til forsvarlig behandling av personopplysninger i store kjente transportselskap enn i små selskap

Større tillit enn gjennomsnittet:

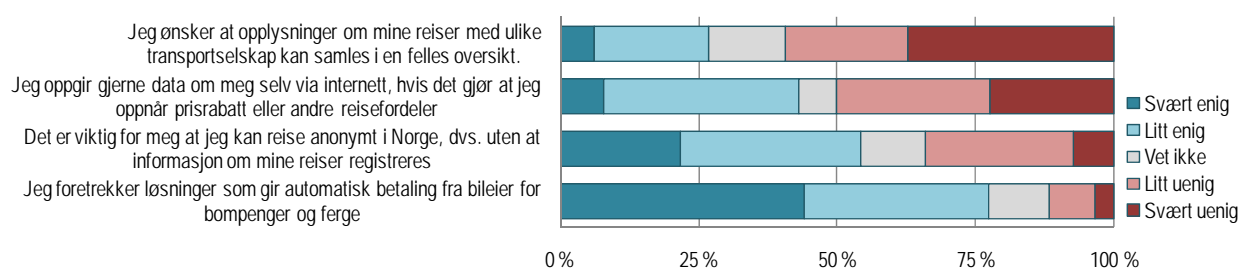
- kvinner
- yngre enn 25 år
- bosatt i mindre by (< 50 000 innbyggere)

Mer enn gjennomsnittlig skeptiske:

- eldre enn 54 år
- bosatte i region Vest
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

7.4 Avveining mellom å gi opplysninger og å oppnå fordeler

Deltakerne ble også bedt om å ta stilling til en rekke utsagn om forhold knyttet til reiseopplysninger i sin alminnelighet, og om dere egne reiser i særdeleshet (Figur 75). I disse utsagnene ligger det mer eller mindre eksplisitt en avveining mellom å oppgi opplysninger om seg selv, og å oppnå fordeler i form av prisrabatt eller en enklere hverdag.

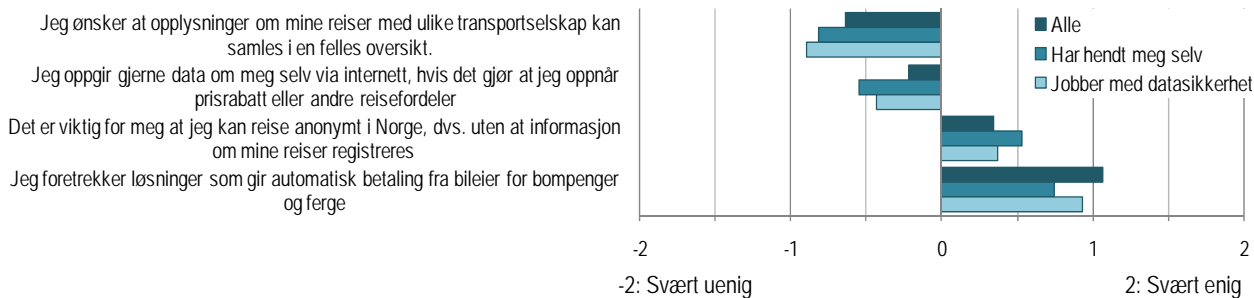


Figur 75: Avveining mellom å gi opplysninger og å oppnå fordeler, vektete intervju

Vi ser at det er relativt liten interesse for evt. løsninger som kan gi en *samlet oversikt over reiser* med ulike selskaper. Ikke bare er andel som er svært eller litt enig, lav (27 %), men mer enn en tredel (37 %) er svært uenig i dette utsagnet. Da er faktisk interessen større for å *oppgi persondata via internett, hvis det gir rabatt eller andre fordeler*, men fortsatt er under halvparten (43 %) svært eller litt enig i dette utsagnet, og 22 % er svært uenige. Som en motpart til dette utsagnet, kommer utsagnet ”Det er viktig for meg at jeg kan reise anonymt i Norge, dvs. uten at informasjon om mine reiser registreres”. Vi ser at svarfordelingen på de to spørsmålene er bortimot speilvendt, og ytterpunktene; andel som er svært enig/uenig i det ene utsagnet er helt lik den ”motsatte” andelen for det andre utsagnet. Til sist ser vi at det er stor aksept for løsninger som gir *automatisk betaling av bompenger og ferge*. Mer enn tre firedele er svært eller litt enig i dette, og bare 4 % er svært uenig.

Om dette utsagnet tolkes som en vurdering av AutoPASS-systemet, som muliggjør samordnet betaling i de fleste norske bomanlegg, kan det sees på som en parallell på bil-siden til det første utsagnet, som dreide seg om samlet oversikt over reiser med ulike transportselskap, dvs. kollektivtransport. Vi ser at det er fundamentalt ulik aksept for samordnede løsninger knyttet til de to reisemarkedene. Samtidig er det slik at det første utsagnet ikke dreide seg om betaling, men om reiseoversikt. Gevinsten ved å få samlet oversikt oppleves trolig mindre enn gevinsten ved evt. felles/samordnet betaling også på kollektiv-siden. Kanskje kan det også spille en rolle her at AutoPASS-systemet er kjent for mange av respondentene, mens en felles oversikt over kollektivreisene representerer noe nytt?

Igjen ser vi i figur 76 at de som har opplevd at opplysninger om dem selv har kommet på avveie, er gjennomgående mer skeptiske til løsninger som krever at de gir fra seg opplysninger, og de er tilsvarende mer opptatt av å kunne reise anonymt i Norge. De som jobber med datasikkerhet, er også mindre enn gjennomsnittlig interessert i å gi fra seg opplysninger eller å samle informasjon om reisene sine, mens de ikke skiller seg så mye fra resten av befolkningen når det gjelder ønske om å kunne reise anonymt eller automatiske betalingsløsninger.



Figur 76: Avveining mellom å gi opplysninger og å oppnå fordeler, effekt av egen erfaring, vektete intervju

Igjen finner vi samme mønster som tidligere for alle disse utsagnene: Jo mer alvorlig en vurderer konsekvenser av evt. informasjon på avveie, jo mer påholden er en mht. å gi fra seg opplysninger om seg selv.

I tillegg til disse overordnede sammenhengene mellom egne erfaringer, konsekvensvurdering og avveining mellom å oppgi opplysninger om seg selv mot å oppnå fordeler, er det enkelte grupper som skiller seg ut med særlig stor eller lav andel enige/uenige i de ulike utsagnene. Det følgende gir en kort oppsummering av disse forholdene:

Jeg ønsker at opplysninger om mine reiser med ulike transportselskap kan samles i en felles oversikt.

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- yngre enn 18 år
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- kvinner
- bosatte i Oslo

I tillegg er det slik at andel enige avtar med økende alder.

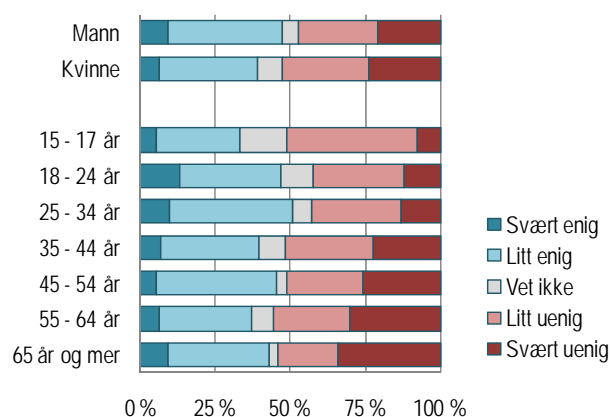
Jeg oppgir gjerne data om meg selv via internett, hvis det gjør at jeg oppnår prisrabatt eller andre reisefordeler

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- aldersgruppen 18 - 34 år
- bosatte i større by (> 50 000 innbyggere) utenfor Oslo
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- kvinner
- aldersgruppen 55 år +
- bosatte i spredtbygde strøk



Figur 77: Personopplysninger mot personlige fordeler, vektete intervju

Som vist i figur 77, øker i tillegg andel svært uenige med økende alder.

Det er viktig for meg at jeg kan reise anonymt i Norge, dvs. uten at informasjon om mine reiser registreres

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- yngre enn 18 år
- bosatte i region Nord
- de som handler reisebilletter på internett minst månedlig

Jeg foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og ferge

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- menn
- de som aktivt har valgt reiseoversikt på internett

Igjen er det økende enighet med økende alder.

8 Overvåking som forebyggende eller sikkerhetsfremmende tiltak

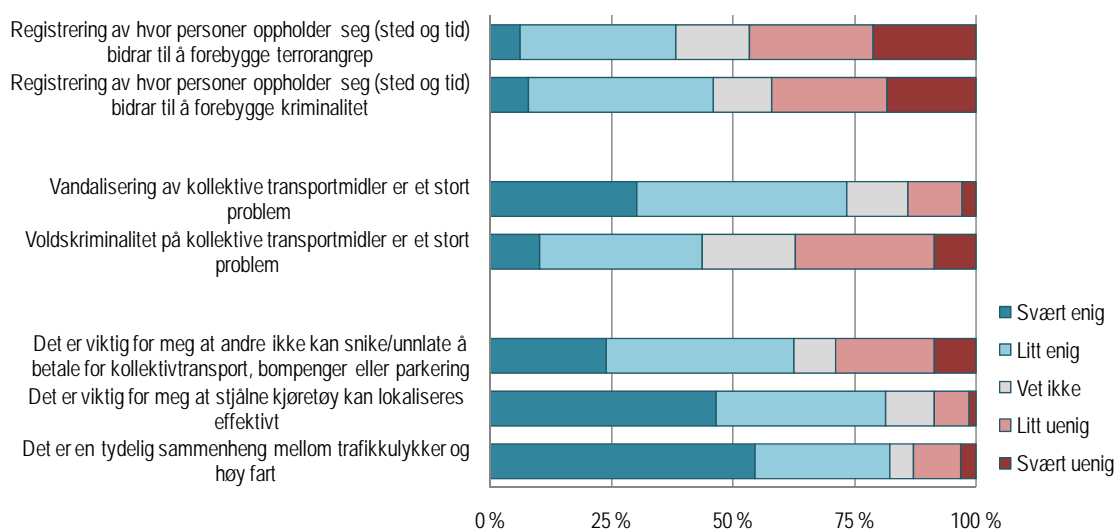
I dette kapitlet ser vi på befolkningens syn på sammenhenger mellom personvern og risiko for kriminalitet, terror og ulykker. Innledningsvis vil vi se på befolkningens vurdering av problematikk knyttet til ulike typer *lovbrudd og kobling mot personovervåking*. Kameraovervåking blir stadig mer vanlig, og delkapittel 8.2 omhandler *syn på kameraovervåking* i ulike sammenhenger, og vurdering av mulige konsekvenser av slik overvåking. Til sist i dette kapitlet tar vi for oss *automatiske nødvarslere* i biler. Vedlegg F inneholder resultattabeller for dette kapitlet.

8.1 Lovbrudd og personovervåking

Befolkningen er delt omtrent på midten i vurdering av om *bruk av personovervåking forebygger kriminalitet eller terrorangrep*. Vi ser imidlertid at de som er svært uenige i dette, er to til tre ganger så mange, som de som er svært enige.

Flertallet vurderer *vandalisering av kollektivtransportmidler* som et stort problem, mens det er halvt om halvt når det gjelder *syn på voldskriminalitet på kollektivtransportmidler*.

To tredeler synes det er viktig at andre ikke kan *snike eller unnlate å betale* for bruk av kollektivtransport, bompenger eller parkering, mens en snau tredel ikke synes dette er viktig. Til sammenligning mener fire av fem at *effektiv lokalisering av stjålne kjøretøy* er viktig, noe bare åtte prosent er uenig i. Lignende tall finner vi også for utsagn om at det er en *tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart*.



Figur 78: Forebygging av terror, vold og kriminalitet, vektete intervju

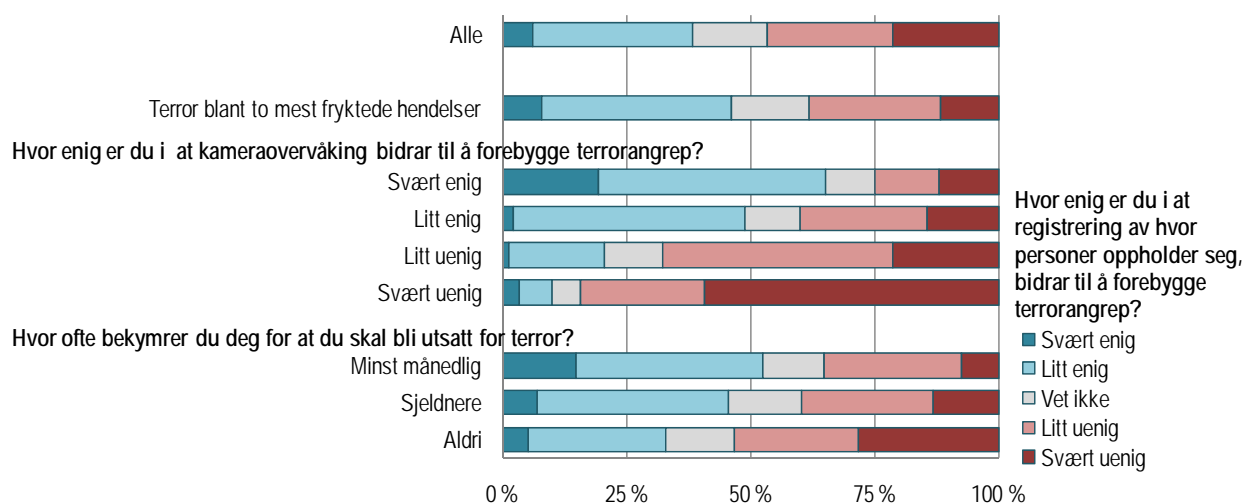
8.1.1 Forebygging av terror og kriminalitet

Vi fant altså at befolkningen er delt omtrent på midten i vurdering av utsagnene om at *bruk av personovervåking forebygger hhv. terrorangrep og kriminalitet*. Andel som er enige i utsagnene er omtrent like stor blant menn og kvinner, men andel som er uenige er høyere blant menn, og andel som ikke vet er hhv. to og tre ganger så stor blant kvinner som blant menn. De som er enige i de to utsagnene, har noe høyere gjennomsnittsalder enn de som er uenige, og geografisk skiller Oslo seg ut med lavest andel som er enige i utsagnet. I forhold til gjennomsnittsbefolkningen, har bosatte i byer med mer enn 50 000 innbyggere lavere tiltro til at overvåking bidrar til å forebygge terrorangrep og kriminalitet.

Undersøkelsen indikerer at jo oftere en person bekymrer seg for at informasjon om ham/henne kan bli misbrukt, jo lavere er tiltroen til at overvåkning bidrar til å forebygge terrorangrep og kriminalitet.

Syn på terrortrusselen:

Som vist i figur 79, har de som oppga terror som en av to mest fryktede hendelser, noe mer tro på at personovervåkning forebygger terror, men forskjellen fra gjennomsnittet er ikke betydelig. Ikke overraskende ser vi at det er samvariasjon mellom syn på hhv. kameraovervåking og personovervåkning som terrorforebyggende tiltak. Likeledes ser vi at de som bekymrer seg oftest for å bli utsatt for terror, også har størst tiltro til personovervåkning som terrorforebyggende tiltak.

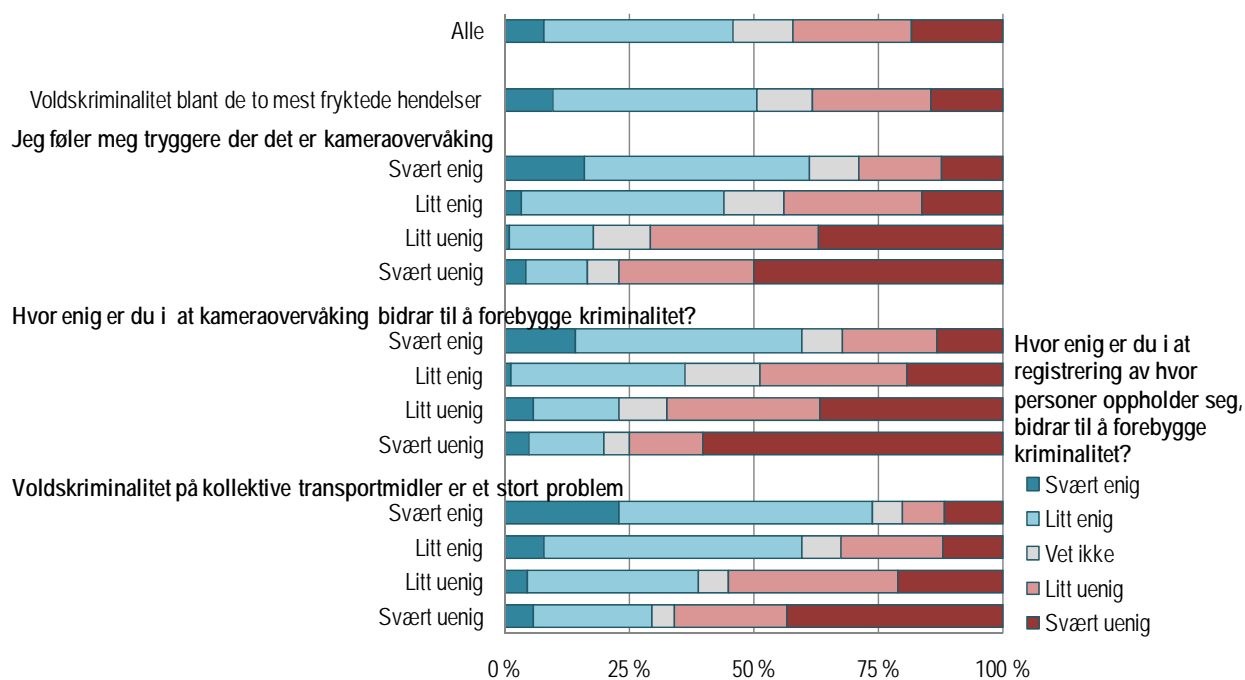


Figur 79: Forebygging av terror, vektete intervju

Syn på kriminalitet:

Igjen finner vi at de som oppga voldskriminalitet som en av to mest fryktede hendelser, har noe mer tro på at personovervåkning forebygger kriminalitet, men forskjellen fra gjennomsnittet er ikke betydelig (Figur 80). Vi ser også samme mønster med samvariasjon mellom syn på hhv. kameraovervåking og personovervåkning som kriminalitetsforebyggende tiltak. Likeledes ser vi at de som er mest enige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåking, og at voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem, også har størst tiltro til personovervåkning som kriminalitetsforebyggende tiltak.

Tilsvarende er det også gjennomgående slik at de som oftest bekymrer seg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når de benytter ulike reisemåter, er mest tilbøyelig til å være enig i at personovervåkning forebygger kriminalitet.



Figur 80: Forebygging av kriminalitet, vektete intervju

8.1.2 Vandalisering og voldskriminalitet på kollektive transportmidler

Nesten tre firedeler er litt eller svært enig i utsagnet om at *vandalisering av kollektive transportmidler er et stort problem*, mens 14 % er litt eller svært uenig i dette utsagnet. Det er en tendens til at menn og de under 25 år er noe mer enn gjennomsnittlig uenige i dette utsagnet. Andel som er enige i utsagnet, er lavere i region nord enn i øvrige deler av landet.

Det er mindre tilslutning til utsagnet om at *voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem* - det er nesten like mange som er uenige som enige i dette utsagnet, mens hver femte ikke vet. Igjen er det menn og de under 25 som er minst enige i utsagnet, og geografisk skiller Oslo seg ut med høy andel som er uenige.

8.1.3 Sniking, lokalisering av stjålne kjøretøy, fartsovertredelser

Forholdet mellom andel enige og uenige i utsagnet om at *det er viktig at andre ikke kan snike/unnlate å betale for kollektivtransport, bompenger eller parkering*, er to til én. Det er ingen klare forskjeller mellom ulike demografiske grupper eller geografiske inndelinger.

Forholdet mellom andel enige og uenige i utsagnet om at *det er viktig at stjålne kjøretøy kan lokaliseres effektivt*, er åtte til én. Andel som er svært eller litt enige øker med økende alder, og avtar med økende størrelse på bostedet.

De fleste er enige i at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart. Andel svært eller litt enige er større blant kvinner enn blant menn, og øker med økende alder. Andel enige er høyest i nord, og lavest i Oslo.

8.2 Kameraovervåkning

Undersøkelsen inneholdt også en serie spørsmål og utsagn deltakerne skulle ta stilling til om bruk av kameraovervåkning i ulike sammenhenger.

I det følgende presenteres følgende tema:

- Kameraovervåkning som forebyggende tiltak og risikoelement
- Kameraovervåkning av trafikken
- Kameraovervåkning i transportmidler og andre sammenhenger

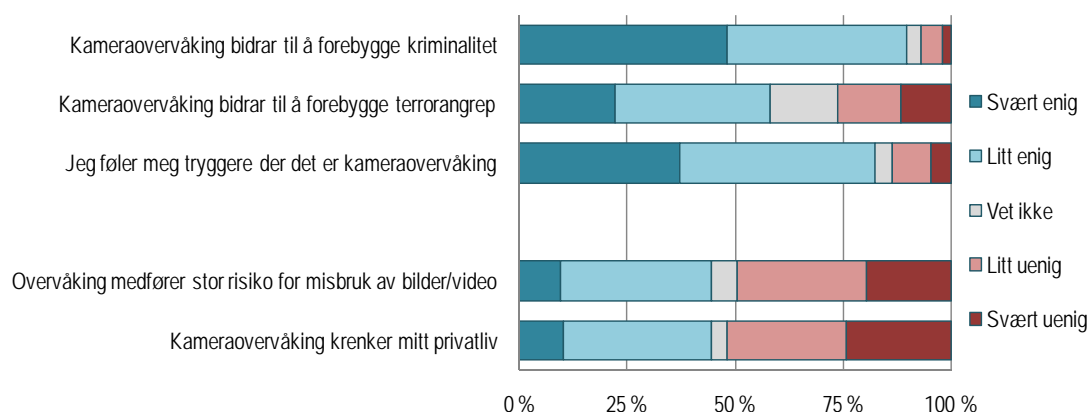


Kilde: Wikimedia commons , under Creative Commons Attribution 3.0 Unported
File:Hinweisaufkleber_videoeuberwacht.jpg

Figur 81: Skilt for kameraovervåkning

8.2.1 Kameraovervåkning som forebyggende tiltak og risikoelement

Det er stor tro på at kameraovervåkning er et effektivt virkemiddel for å forebygge kriminalitet og å skape trygghet. Tiltroen er mindre når det gjelder de terrorforebyggende effektene av kameraovervåkning (Figur 82). Samtidig er befolkningen delt på midten når det gjelder bekymringen for at bilder fra kameraovervåkning vil bli misbrukt og at det krenker privatlivet. Vi ser imidlertid at andelen som er svært uenige i at dette kan være problematisk, er ca dobbelt så stor som andelen som er svært enige i disse problemstillingene. For nettopp disse to utsagnene kan det imidlertid være en viss fare for at intervjuet er designet slik at deltakere som ikke har vært tilstrekkelig årvåkne, kan ha svart det motsatte av det de mente.



Figur 82: Vurdering av utsagn om kameraovervåkning som forebyggende tiltak og risikoelement, vektete intervju

Igjen er det enkelte grupper som skiller seg ut med særlig stor eller lav andel enige/uenige i de ulike utsagnene. Det følgende gir en kort oppsummering av disse forholdene:

Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet:

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- Kvinner

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- yngre enn 25 år
- bosatte i Oslo

I tillegg er det økende enighet med økende alder, og avtagende enighet med økende størrelse på bostedet.

Kameraovervåking bidrar til å forebygge terrorangrep:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- kvinner

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- aldersgruppen 18- 24 år
- bosatte i større by (> 50 000innb.)

Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- kvinner
- bosatte i region Nord

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- yngre enn 25 år
- bosatte i Oslo

I tillegg er det *økende enighet* med økende alder, og *avtagende enighet* med økende størrelse på bostedet.

Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- aldersgruppen 25-34 år

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- kvinner
- bosatte i region Nord

I tillegg er det *økende uenighet* med økende alder fra 25 år.

Kameraovervåking krenker mitt privatliv:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- bosatte i større by (> 50 000innb.)

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- kvinner
- aldersgruppen 18-24 år
- bosatte i region Nord

I tillegg er det *økende uenighet* med økende alder fra 18 år.

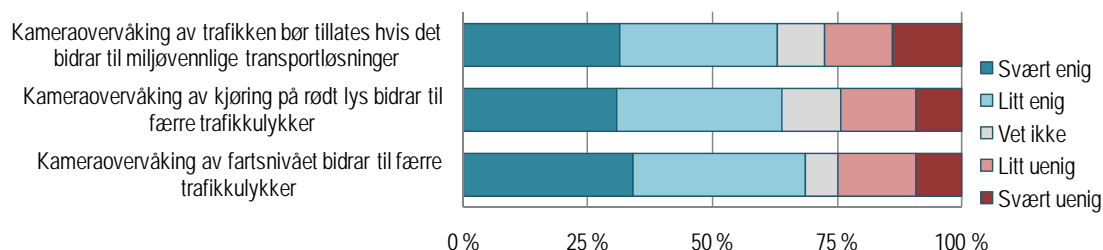


Kilde: Thomas R Machnitzki hos Wikimedia Commons under Creative Commons Attribution 3.0 Unported
File:Shelby_County_Sheriff-s_Office_Anti-Crime-Program_surveillance_camera_Shelby_Farms_Park_02.jpg

Figur 83: Kameraovervåking som kriminalitetsforebyggende tiltak

8.2.2 Kameraovervåking av trafikken

Som det går fram av Figur 84, er det stor tro på effekten av kameraovervåking som trafikksikkerhetstiltak. Likeledes er det stor aksept for overvåking som virkemiddel dersom det bidrar til miljøvennlige transportløsninger.



Figur 84: Vurdering av utsagn om kameraovervåking av trafikken, vektete intervju

Kameraovervåking av trafikken bør tillates hvis det bidrar til miljøvennlige transportløsninger:

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- kvinner
- de yngste (< 18 år) og eldste (65 år +)

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- bosatte i spredtbygd strøk
- bosatte i større by (> 50 000innb.)

Kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker:

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- kvinner
- bosatte i region Nord
- bosatte i mindre byer (< 50 000innb.)
- de som er svært enige i utsagn om at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart
- de som er svært enige i utsagn om at kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- aldersgruppen opp til 45 år
- bosatte i større by (> 50 000innb.) utenom Oslo

I tillegg er det økende enighet med økende alder fra 45 år, og økende enighet i utsagnene om at sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart, og at kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker.

Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker:

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- kvinner
- bosatte i region Nord
- de som er svært enige i utsagn om at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart
- de som er svært enige i utsagn om at kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- aldersgruppen 18-24 år
- bosatte i Oslo



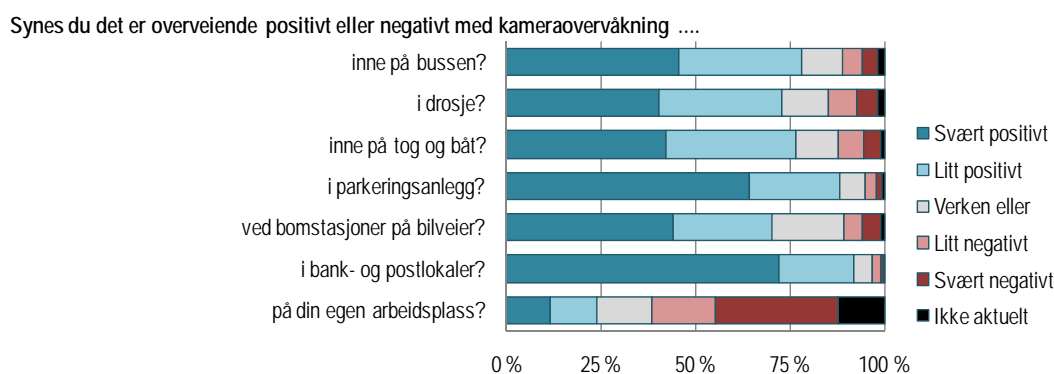
Foto: PCHS-NJROTC hos Wikimedia Commons under Creative Commons Attribution-ShareAlike 3.0 Unported File:Warning_signs_at_CHS.jpg

Figur 85: Overvåking av fartsgrense

I tillegg er det *økende enighet* med økende alder fra 18 år, og økende enighet i utsagnene om at sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart, og at kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker. Det er *avtagende enighet* med økende størrelse på bosted.

8.2.3 Kameraovervåking i transportmidler og andre sammenhenger

Som vist i figur 86, synes det store flertall at det er overveiende positivt med kameraovervåking i transportmidler, parkeringsanlegg og bomstasjoner. Særlig for parkeringsanlegg oppleves dette positivt - nesten på linje med kameraovervåking i bank- og postlokaler. Når det gjelder kameraovervåking på egen arbeidsplass, er holdningen er helt annen og svært negativ. Dette kan tolkes dit hen at det er positivt med kameraovervåking på andres arbeidsplass, underforstått fordi det gir trygghet for de som benytter/besøker disse stedene, mens det er svært negativt med overvåking på egen arbeidsplass, der en selv ville føle seg kontinuerlig overvåket.



Figur 86: Vurdering av utsagn om kameraovervåking i ulike sammenhenger, vektete intervju

Det er sammenheng mellom syn på kameraovervåking i de ulike situasjonene, og hvordan kameraovervåking vurderes som forebyggende tiltak og som risikoelement (se kapittel 8.2.1). *I alle de ulike settingene* er de som er svært enige i utsagnene om at overvåking medfører *stor risiko for misbruk* av bilder/video og at kameraovervåking *krenker deres privatliv*, mer enn gjennomsnittlig negative til kameraovervåking. I tillegg gir liten tiltro til overvåkingens trygghetsskapende og kriminalitetsforebyggende effekter, negative utslag for flere av anvendelsesområdene.

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking inne på bussen?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- kvinner
- bosatte i region Nord

I tillegg er det i hovedtrekk *økende andel positive* med økende alder fra 18 år, og med økende opplevelse av trygghet der det er kameraovervåking.

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i drosje?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- kvinner
- bosatte i region Nord og Oslo

Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- aldersgruppen opp til 25 år
- de som ikke føler seg tryggere der det er kameraovervåking
- de som er uenige i at kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet

I tillegg er det i hovedtrekk *økende andel positive* med økende opplevelse av trygghet der det er kameraovervåkning.

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i tog/båt?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- kvinner
- bosatte i region Nord

Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- de som er uenige i at kameraovervåkning bidrar til å forebygge kriminalitet

I tillegg er det i hovedtrekk *økende andel positive* med økende opplevelse av trygghet der det er kameraovervåkning.

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i parkeringsanlegg?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- de yngste (< 18 år)

Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- bosatte i region Nord
- de som er svært uenige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåkning

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i bomstasjon?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- kvinner
- de yngste (< 18 år) og de eldste (65 år +)

Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- bosatte i Oslo
- de som er uenige i at kameraovervåkning bidrar til å forebygge kriminalitet
- de som er svært uenige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåkning

I tillegg er det *økende andel negative* med økende størrelse på bosted.

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i bank/post-lokale?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- kvinner

Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- bosatte i Oslo
- de som er svært uenige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåkning

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking på din egen arbeidsplass?

Mer enn gjennomsnittlig *positive*:

- de yngste (< 18 år) og de eldste (65 år +)
- de som er svært enige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåkning
-

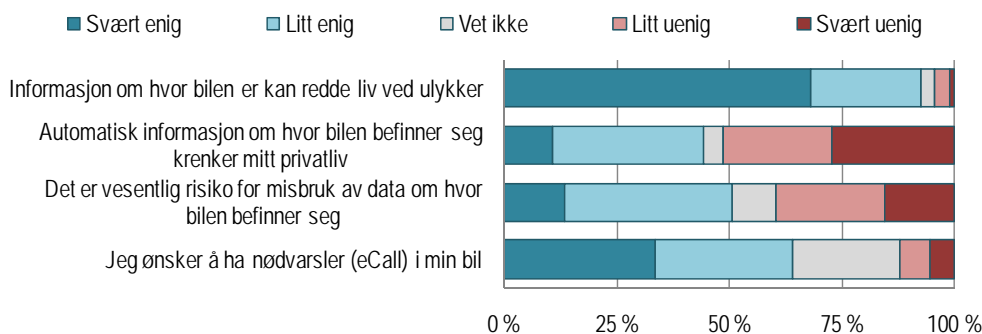
Mer enn gjennomsnittlig *negative*:

- kvinner
- bosatte i Oslo
- de som er svært uenige i at de føler seg tryggere der det er kameraovervåkning

I tillegg er det *økende andel negative* med økende tilslutning til utsagn om at overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video, og at kameraovervåking krenker deres privatliv, og *avtagende andel negative* med økende tilslutning til utsagn om at kameraovervåkning bidrar til å forebygge kriminalitet.

8.3 Nødvarsler

Det kan bli aktuelt å installere en sender (eCall) i nye biler. Hvis det skjer en ulykke der airbagen løses ut, vil den automatisk varsle en nødsentral om hvor bilen befinner seg. Deltakerne ble bedt om å ta stilling til noen utsagn om eCall og forhold knyttet til dette.

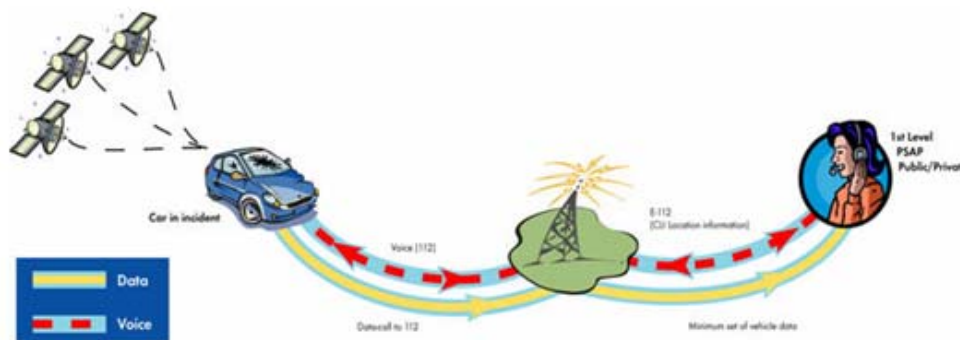


Figur 87: Vurdering av automatisk nødvarsling i personbil, vektete intervju

Informasjon om hvor bilen er kan redde liv ved ulykker:

Det er stor tilslutning til utsagnet, og liten variasjon mellom ulike demografiske grupper. Det er imidlertid klare sammenhenger med egne erfaringer og konsekvenser av informasjon på avveie:

- De som har opplevd at opplysninger om dem selv har kommet på avveie, er gjennomgående mindre enige i utsagnet
- Jo mer alvorlig en vurderer konsekvenser av evt. informasjon på avveie, jo mindre enig er en.



Kilde: http://ec.europa.eu/information_society/activities/intelligentcar/technologies/tech_07/index_en.htm#

Figur 88: eCall

Automatisk informasjon om hvor bilen befinner seg krenker mitt privatliv:

Mer enn gjennomsnittlig enige:

- bosatte i Oslo
- de som har opplevd informasjon om seg selv eller familie/venner på avveie

Mer enn gjennomsnittlig uenige:

- kvinner
- de yngste (< 18 år) og de eldste (65 år +)
- bosatte i region Nord

I tillegg er det økende andel enige med økende vurdert alvorlighetsgrad for konsekvenser av informasjon på avveie.

Det er vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- menn
- aldersgruppen 18-24 år
- bosatte i Oslo
- de som har opplevd informasjon om seg selv eller familie/venner på avveie

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- de eldste (65 år +)
- bosatte i region Nord

I tillegg er det *økende andel uenige* med økende alder fra 18 år. Det er i hovedtrekk *økende andel enige* med økende størrelse på bostedet, og med økende vurdert alvorlighetsgrad for konsekvenser av informasjon på avveie.

Jeg ønsker å ha nødvarsler (eCall) i min bil:

Mer enn gjennomsnittlig *enige*:

- kvinner
- de yngste (< 18 år)
- bosatte i region Nord

Mer enn gjennomsnittlig *uenige*:

- bosatte i Oslo
- de som har opplevd informasjon om seg selv eller familie/venner på avveie

I tillegg er det *økende andel uenige* med økende vurdert alvorlighetsgrad for konsekvenser av informasjon på avveie.

9 Oppsummering, konklusjoner

Rapporten dokumenterer en litteraturundersøkelse og en spørreundersøkelse om personopplysninger og personvern for trafikanter, som en del av Vegdirektoratets etatsprosjekt om personvern og trafikk. Litteraturundersøkelsen (kapittel 2) peker på ulike aksept knyttet til forhold ved *befolkningen*, ved personopplysningene og *behandlingen* av disse, og ved *tiltaket* som personopplysningene er knyttet til.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført som en webbasert undersøkelse med 1011 respondenter i alderen 15-87 år rekruttert gjennom et etablert web-panel. Dette omfatter et representativt utvalg trafikanter fra hele landet med erfaring fra ulike trafikantroller som fotgjenger, kollektivtrafikanter, bilfører og bilpassasjer. Den supplerer samtidige undersøkelser gjennomført av TØI og IRIS som handler om bilføreres forhold til trafikksikkerhetstiltak. Å spørre mange kan gi informasjon om det generelle akseptnivået i befolkningen og en indikasjon på hvilke typer tiltak man kan få gjennomslag for. Metode og datagrunnlag er presentert i kapittel 3 og bakgrunnsdata om respondentene i kapittel 4.

9.1 Diskusjon av metode

Et av formålene med denne undersøkelsen var å supplere undersøkelser der bilistens vurderinger kommer tydelig fram. Det var derfor et mål å rekruttere personer som benytter *kollektivtrafikk* og som har med seg erfaringer fra kollektivtransport når de svarer på undersøkelsen. Utgangspunktet var derfor å dele ut spørreskjema på kollektivmidlene, noe som senere ble frafalt. Deretter ble det diskutert med Norstat som administrerte undersøkelsen, å ha med et spørsmål om personen hadde reist kollektivt siste uke, som et utvalgsriterium for å svare på undersøkelsen. Det ble imidlertid argumentert for at med et utvalg på 1000 respondenter ville utvalget bli bredt og representativt nok til at begge typer erfaringer ville inngå; både som bilist og kollektivtrafikanter.

Om lag halvparten har benyttet kollektivtrafikk siste måned. Vi ser at uavhengige reisemåter som bruk av bil og sykkel er langt vanligere. Dette bildet samsvarer godt med resultatene fra reisevaneundersøkelser, men innebærer at erfaringene som kollektivtrafikanter kan være relativt nedtonet også i dette materialet. Det har heller ikke vært lett å skille ut rene "bilister" og "kollektivtrafikanter" i materialet, for å se om de har ulike synspunkter på tiltak og personvern. Et alternativ kunne vært å spørre om antall gjennomførte reiser siste uke, og benytte dette til dele inn i klarere kategorier.

Som nevnt ble også to andre metodiske problemstillinger diskutert i forbindelse med valg av metode. Personvern er et noe diffust og sammensatt begrep med mange dimensjoner. De fleste av oss har ikke tenkt veldig grundig igjennom problemstillingen, verken generelt eller for atferd i trafikken spesielt. Spørsmålet har først og fremst aktualitet for noen personer og noen situasjoner. Ville vi dermed kunne lære mer om hvilke avveininger som gjøres, hvis undersøkelsen rettet seg mot *personer som er spesielt opptatt av personvern*, i forhold til å rette seg mot publikum generelt? Siden personvern er en avveining av mange ulike hensyn og andre personlige og samfunnsmessige interesser, så er det også slik at den konkrete avveiningen er svært avhengig av konteksten. Det er ikke enkelt å utforme et spørreskjema som skal gi sammenlignbare svar for hele landet – fordi svarene den enkelte gir avhenger av om det er kameraovervåking på den lokale busstasjonen, om det benyttes papirbilletter eller elektroniske billetter på den lokale bussen, om opplysningene om din reise lagres i noen minutter (med tanke på overgangsbillett) eller i mange år, osv. Svarene avhenger også av hvilke kunnskaper man har om disse forholdene. I et *dybdeintervju* vil det være lettere å se på sammenhengen mellom faktisk reiseatferd, hva man vet og tror om hvordan personopplysningene behandles og hvilke avveininger man tar. Slik vi ser det vil dybdeintervju kunne gi grunnlag for nye hypoteser for videre studier.

9.2 Aksept i befolkningen

Om lag halvparten av respondentene sier at det er viktig for dem å kunne reise anonymt i Norge, dvs. uten at det registreres informasjon om reisen. Til sammenligning var det halvparten som svarte at det ikke var viktig for dem at informasjon om deres reiser og parkering ble behandlet konfidensielt, i en undersøkelse med 74 deltakere om betaling for parkering (Øvstedal og Foss 2009).

9.2.1 Erfaring med og bevissthet rundt personvern

Nesten alle har lest om situasjoner der personopplysninger har kommet på avveie, og flertallet har hørt om det, men likevel er det en av fire som sier de aldri har tenkt på det. Dette siste svaret kan tolkes på minst tre ulike måter: Det kan bety at de aldri har reflektert over om dette kan hende dem selv, eller at de anser konsekvensene for dem selv som så små at det ikke er noe de bekymrer seg for, eller at de har brukt lite tid til å tenke gjennom problemstillingen. 14 % har opplevd at det har skjedd med dem selv, og 22 % har opplevd at det har skjedd med familie eller venner. De som har personlige erfaringer eller erfaringer fra familie og venner, er gjennomsnittlig noe yngre enn de som ikke har slike erfaringer. Tilsvarende er det flest blant de over 45 år som aldri har tenkt på dette.

Vi ser videre på en rekke andre spørsmål at befolkningen deler seg i tre grupper i forhold til bevissthet rundt personvern. De som har *personlige erfaringer* eller erfaringer fra familie og venner (28 %), er mer skeptiske enn andre til registrering av opplysninger og til konsekvensene ved uregelmessigheter. De som har opplevd at informasjon om dem selv har kommet på avveie, vurderer gjennomgående konsekvensene som noe mer alvorlig. Det er også sterk sammenheng mellom hvor ofte man bekymrer seg for om opplysninger kommer på avveie og hvor alvorlig man vurderer konsekvensene, eller omvendt. De som *ikke har tenkt* på at opplysningene kan komme på avveie (25 %), er heller ikke bekymret for konsekvensene. Den store *mellomgruppen* som bekymrer seg noe, utgjør flertallet.

Dette samsvarer godt med en inndeling av svenske respondenter i forhold til bekymring for sammenstilling av dataregistre, der 44 % var urolige og 19 % ikke bekymret seg. Lindkvist m.fl. fant at de to gruppene svarte forskjellig på mange av spørsmålene i spørreskjemaet, men fant ikke forskjeller i bakgrunn som kjønn, alder, inntekt og utdanning. I en tidligere undersøkelse er det om lag samme andel av respondentene som svarer at de har personlige erfaringer med at opplysninger har kommet på avveie (14 % mot 16 % i Ravlum 2005b). Det gode samsvaret mellom vår undersøkelse og funn fra andre lignende undersøkelser kan tyde på at måten utvalget i den internetbaserte undersøkelsen er rekruttert på, ikke representerer noen stor kilde til skjevhet i hvordan deltakerne forholder seg til behandling av personopplysninger.

De forskjellige innstillingene til bruk av personopplysninger kan utdypes ved å se på hvordan respondentene svarer på hvor enige de er i en rekke utsagn. Ved å benytte faktoranalyse ser vi at respondentene kan deles i tre grupper med noen underkategorier:

Anonymitet og kobling av data:

- For en gruppe har det betydning om man kan reise anonymt, og hvordan ulike virksomheter har mulighet til å koble ulike datakilder.

Avveining av personlig nytte mot konsekvenser for dem selv:

- En gruppe er de som ikke bekymrer seg for å gi fra seg opplysninger, spesielt hvis de dermed kan oppnå rabatt, og som synes det er greit å få en felles oversikt over alle reiser. Disse vurderer nytten og bekvemmeligheten høyere enn risikoen.
- En gruppe legger vekt på tiltro til at opplysningene om dem blir behandlet konfidensielt, forsvarlig og gir korrekt behandling, noe som har betydning for deres motstand mot å gi fra seg personlige opplysninger i forbindelse med reiser.

Vurdering av nytten av tiltakene i forhold til personvernulempene:

- En gruppe er de som legger vekt på overvåking for å forebygge terror og kriminalitet. Dette kan bety at de er villig til å bytte anonym ferdsel mot større opplevd trygghet, eller individuelle fordeler mot felles samfunnsgoder.
- En gruppe er opptatt av voldskriminalitet og hærverk i kollektivtrafikken. På samme måte som for gruppa over, kan det bety at de er villig til å bytte anonym ferdsel mot større opplevd trygghet, eller individuelle fordeler mot felles samfunnsgoder.
- En gruppe er opptatt av rettferdighet, nytte og bekvemmelighet. De har meninger om automatisk betaling som bilist, effektiv oppklaring av biltyverier og sammenhengen mellom fart og ulykker. De er også opptatt av om alle betaler på kollektivtransportmidler.

9.2.2 *Kjønn, alder, erfaring og livssituasjon har betydning for noen forhold*

Reisevaner og eksponering i transportsystemet

Opplysningene om reisevaner viser en sammenheng mellom alder og kjønn og erfaringer med ulike reisemidler:

- Den typiske *bilføreren* er en mann som har passert 35 år, og som bor utenfor Oslo. Bilbruken øker med stigende alder opp til fylte 35 år, høyest i aldersgruppen 35-44 år, men relativt stabil også etter 44 år. I den øverste aldersgruppen er det noe høyere andel som aldri kjører bil selv. Bilbruken er betydelig lavere i Oslo enn ellers i landet. Yngre kvinner bruker bilen mindre enn menn i samme aldersgruppe og det er flere kvinner enn menn som aldri kjører bil.
- Den typiske *bilpassasjer* er kvinne og/eller under 18 år. Blant mennene går det et tydelig skille ved fylte 18 år - da reduseres andel daglige bilpassasjerer til en firedel i forhold til andelen blant de som er yngre. For kvinner opptrer skillet ved rundt fylte 55 år. Da avtar bruksfrekvensen, med en halvering av andel daglige bilpassasjerer.
- Tilsvarende er den typiske *fotgjenger* eller syklisten under 35 år, sannsynligvis kvinne og/eller bosatt i Oslo. Bruk av gang- og sykkelalternativene avtar med økende alder opp til fylte 35 år og deretter stabiliseres den, men med en viss økning igjen i andel "daglige" brukere blant dem som har fylt 65 år.
- Den typiske *kollektivtrafikanten* er under 25 år og/eller bosatt i Oslo. Kollektivtransport omfatter her både buss, båt, ferge, tog, trikk, t-bane, drosje og fly. Bruksfrekvensen avtar med økende alder og stabiliserer seg rundt fylte 35 år. For dem som har fylt 35 år bidrar bostedstype til å forklare kollektivfrekvensen; bruk av kollektivtransport øker med økende befolkning på bostedet. 35 % har en eller annen form for flerreisekort for kollektivtransport (76 % i Oslo, 29 % i landet for øvrig, 30 % av personer med førerkort).
- 39 % har gjennomført minst én lengre kollektivreise per måned; 15 % med fly, 23 % med buss og 19 % med tog eller båt. 11 % har ikke gjennomført lange reiser med kollektivtransport siste

halvår. Flest unge under 25 år har reist lange bussreiser, flest menn under 35 år har reist lange tog- eller båtreiser. I dette utvalget reiste menn som bor i region Øst mindre med fly enn gjennomsnittet for landet, og kvinner som bor i by over 50.000 innbyggere reiste mer med fly enn gjennomsnittet.

Menn og kvinner vektlegger forskjellig

Både menn og kvinner benytter betalingskort omtrent daglig og legger slik igjen mange elektroniske spor. Det er noen flere kvinner enn menn som har profil på nettet, til gjengjeld handler mennene oftere på internett, spesielt de som bor i by. Det er de som har lengst utdanning som oftest kjøper reisebilletter på internett, og menn handler billetter på internett oftere enn det kvinner gjør. Dette kan ha med tilgang og ressurser å gjøre, men Ravlum (2005b) antyder at kvinner og eldre er noe mer bekymret for betaling over internett enn menn og yngre. Menn er noe mer villig til å gi fra seg opplysninger for å oppnå fordeler. De ønsker også automatisk betaling som bilist, spesielt de som har valgt reiseoversikt på internett.

Kvinner har noe større tillit til at transportselskapene har riktig kompetanse og rutiner og at personlige opplysninger behandles forsvarlig og slettes når de skal. De har også noe større tro på store kjente transportselskap i forhold til små. Men de ønsker ikke felles oversikt over reisene sine.

Flere kvinner enn menn ønsker eCall i sin bil. Menn er mer, og kvinner mindre, enn gjennomsnittlig skeptiske til misbruk av data og krenkelse av privatlivet.

Kvinner har større tiltro til kameraovervåking som virkemiddel både i forhold til terror, kriminalitet, miljøvennlig trafikk og trafikksikkerhet. De opplever økt trygghet der det er kameraovervåking og er ikke bekymret for krenkelse av privatlivet eller misbruk av bilder. Men de er mer enn gjennomsnittlig imot kameraovervåking på egen arbeidsplass.

Betydning av alder

De yngste (< 18 år) er ikke opptatt av å reise anonymt. De har relativt stor tillit til transportselskapenes kompetanse og rutiner. De har også større tro på store kjente transportselskap i forhold til små. De ønsker eCall i sin bil og en samlet oversikt over sine reiser. Av de som kjenner til at de har oversikter over egne reiser på internett ("mine sider"), er det færrest i de yngste aldersgruppene t.o.m. 24 år som svarer at de aktivt har valgt dette selv. 43 % av de yngste ønsker å benytte "mine venner" for å vite hvor andre er.

De yngste er vesentlig mer bekymret for terror enn andre, men har liten tiltro til kameraovervåking for å forebygge terror og kriminalitet og føler seg ikke tryggere der det er kameraovervåking. 18-24 åringene mener at det ikke krenker deres privatliv, mens 25-34 åringene er mest opptatt av mulighet for misbruk av kamerabilder. 18-24 åringene er ikke enige i at fartsovervåking bidrar til færre ulykker, mens personer under 45 år har liten tro på at rødlis-overvåking bidrar til færre ulykker.

Bruk av netthandel og egen profil på nettet er aktiviteter som øker opp til 25 år og deretter avtar med alderen. Aldersgruppen 18-34 år er noe mer villig til å gi fra seg opplysninger for å oppnå fordeler, villigheten avtar deretter med alder.

Aldersgruppen 18-55 år er mer enn gjennomsnittlig skeptiske til at data om dem slettes. Det er økende aksept med alderen for automatisk betaling som bilist, noe som kan henge sammen med bilbruk. Seniorer (55 år+) er mer enn gjennomsnittlig skeptiske til store kjente selskap, mens de eldste (65+) stoler mer på at informasjon om dem slettes.

Vi ser at de yngste og de eldste er mest positive til kameraovervåking for miljøvennlige transportløsninger og for kameraovervåking på bomstasjoner. Det samme gjelder kameraovervåking på egen arbeidsplass. Man kan jo tenke seg at dette er et tilfelle der man er positiv fordi konsekvensene i liten grad rammer en selv.

Hva man jobber med, kan spille en rolle

Det er lite i datamaterialet som tyder på at *de som selv jobber med datasikkerhet*, er mer forsiktige enn gjennomsnittsbefolkningen når det gjelder *internettvaner*. I den grad de skiller seg ut, er det i form av et noe høyere aktivitetsnivå enn gjennomsnitt både når det gjelder kjøp av reisebilletter på internett, etablering av internettprofil, og reiseoversikter på nettet. Ser vi på hvordan de vurderer de ulike problemstillingene knyttet til datasikkerhet og personvern, finner vi imidlertid at de skiller seg noe fra gjennomsnittsbefolkningen: De *bekymrer seg noe oftere* for at informasjon om dem skal komme på avveie. De *vurderer konsekvensene* av om informasjon om hvor de har vært eller deres handlevaner skulle komme på avveie, som noe mer alvorlig enn det gjennomsnittsbefolkningen gjør. Og de knytter like stor bekymring til de frivillige organisasjonene som til de kommersielle interessene når det gjelder *tilgang til og kobling av dataregistre*. De er også mer enn gjennomsnittlig *skeptiske til informasjonssikkerheten* i ulike typer organisasjoner, og er *mindre interessert i å gi fra seg opplysninger eller å samle informasjon* om reisene sine, mens de ikke skiller seg så mye fra resten av befolkningen når det gjelder ønske om å kunne reise anonymt eller benytte automatiske betalingsløsninger.

De som selv jobber innen transportnæringen, bekymrer seg oftere enn gjennomsnittet for å bli utsatt for en *trafikkulykke* når de ferdes til fots/med sykkel eller med privatbil. Når det gjelder vurdering av data- og informasjonssikkerhet i ulike typer organisasjoner ligger de imidlertid svært nært befolkningsgjennomsnittet. De skiller seg bare ut på noen få områder: De er mer enn gjennomsnittlig skeptiske til *informasjonssikkerheten* i parkeringsselskap, og de har noe mindre tiltro til at ikke informasjon om trafikantene hos *busselskapene* blir tilgjengelige for uvedkommende. Til gjengjeld har de noe større tiltro til informasjonssikkerheten i *bomselskapene*. De som selv jobber innen transportnæringen har omtrent den samme tiltroen til måten *reiseopplysninger* behandles på, som den øvrige befolkningen.

Hvor man bor i landet har betydning for noen forhold ved aksept

Bosatte i Oslo er i større grad enn andre skeptiske til transportselskapenes kompetanse, rutiner og fokus på sletting av opplysninger. For de som har fylt 35 år er det flest Oslo-borgere som aktivt har valgt å få oversikt over egne reiser på internett, sammenlignet med resten av landet. Dette kan ha sammenheng med høy kollektivtrafikkandel i Oslo og innføring av felles elektronisk billettering for flere transportmidler.

Bosatte i Oslo er positive til kamera i drosjer. For øvrig har de mindre tro på kameraovervåking som tiltak for å skape trygghet og redusere kriminalitet og ulykker. De er mer negative enn gjennomsnittet til kameraovervåking i post, bank og på egen arbeidsplass. De er også skeptiske til eCall og mulighetene for misbruk av data og krenkelse av privatlivet.

De som bor i region Vest er mer enn gjennomsnittlig skeptisk til at transportselskapene har en forsvarlig behandling av personopplysninger. Og de som bor i region Nord er i liten grad skeptiske til kameraovervåking og til eCall, og ønsker eCall i sine biler.

9.3 Kjennetegn ved og tillit til behandlingen av personopplysninger

9.3.1 Eksponering

Nesten alle benytter betalingskort og de aller fleste på ukentlig basis. 69 % av det vektete utvalget har egen profil på internett. De yngste er mest aktive, og andel med internettprofil avtar med stigende alder. Det er også en tendens til at kvinner er mer aktive enn det menn er, spesielt mellom 25 år og 44 år. Om lag halvparten bestiller varer og tjenester på internett månedlig eller oftere og

om lag 19 % bestiller reisebilletter på internett månedlig eller oftere. Halvparten av det vektete utvalget har også en eller flere oversikter på internett over egne reiser, mest vanlig er oversikt over flyreiser og bompasseringer med bil. Det viser seg at det er flest menn som har oversikt over egne reiser, blant annet fordi det først og fremst er menn som har oversikt over bilens bompasseringer.

Over halvparten (54 %) av dem som har minst én reiseoversikt på internett, har ikke valgt dette aktivt selv. Om lag en fjerdedel svarer at de har gjort et aktivt valg for å få oversikt over flyreisene sine. For de tre andre reisetypene ligger tilsvarende andel på ca 10 %.

9.3.2 De ønsker å skjerme personnummer og opplysninger om personlig økonomi

Av fem ulike informasjonstyper ble det vurdert å ha størst konsekvenser dersom *personnummeret* kom på avveie. Deretter kom opplysninger om *privat økonomi*, *hvor man har vært*, *helseopplysninger* og til sist *kjøpevaner*. Hvor man har vært, vurderes altså som mer sensitivt enn helseopplysninger. Også en tidligere norsk undersøkelse (Ravlum 2005b) peker på at folk ønsker å beskytte opplysninger om helse, personlig økonomi og personnummeret. Både i den norske undersøkelsen fra 2005 og en svensk undersøkelse fra 2002 legger deltakerne også vekt på å beskytte opplysninger om hvor de har vært (Ravlum 2005b, (Lindkvist m.fl. 2002).

9.3.3 Privat og intimt

”Mine venner” er en samlebetegnelse på programvare som gjør at du kan følge med på hvor andre mennesker befinner seg, eller selv la andre personer vite hvor du er. Det viste seg at denne typen tilbud var lite kjent blant respondentene, to tredjedeler hadde ikke hørt om slike tjenester. Bare 2-3 % uttrykker et sterkt ønske om å benytte seg av slike tjenester, og et overveiende flertall kunne slett ikke tenke seg det. Det kan tenkes at dette oppleves for privat og intimt. Tidligere undersøkelser viser også at flertallet er opptatt av å skjerme opplysninger om hvor de er og har vært (Ravlum 2005b, Lindkvist m.fl. 2002). Men den negative vurderingen kan også være et utslag av at dette er noe nytt som de ikke har erfaring med enda. De yngste aldersgruppene er mest positive.

9.3.4 Bekymring og tillit

Det er relativt stor bekymring for ulike aktørers mulighet til å få tilgang til og koble sammen informasjon fra ulike *dataregistre*, økende med økende alder og mest blant menn. Bekymringen er minst knyttet til frivillige organisasjoner, og størst knyttet til kriminelle, mens kommersielle interesser havner mellom disse to gruppene.

Bekymring for å bli utsatt for *misbruk av informasjon* om en selv eller de reisene en gjør, er større enn uro for terror. Den ligger på samme nivå som bekymring for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når en ferdes til fots eller med sykkel. Når det gjelder at *ansatte søker opp informasjon* de strengt tatt ikke har bruk for, har respondentene større tiltro til transportrelaterte aktører enn offentlige etater, bank og internettleverandører. I denne sammenligningen kommer *busselskapene* kommer best ut. Vi ser også at *store transportselskap* nyter noe mer tillit enn mindre selskap når det gjelder forsvarlig behandling av personopplysninger. Ca to tredeler har tiltro til at metoder som benyttes for å *overføre* reisedata er sikre, og at opplysningene *behandles* forsvarlig og konfidensielt. Om lag halvparten har også tiltro til transportselskapenes *kompetanse og rutiner* for sletting av data etter bruk. Gjennomgående er de yngste og kvinner mindre skeptiske, mens menn, bosatte i Oslo og personer som handler reisebilletter månedlig eller oftere er mer enn gjennomsnittlig skeptiske til disse forholdene. Vi ser også at tilliten til forskjellige forhold ved behandling av personopplysninger kommer an på hvor i landet man bor.

Ulike forhold knyttet til informasjonssikkerhet ble vurdert ganske likt av respondentene; dvs. sannsynligheten for at ansatte søker opp informasjon de ikke trenger, at informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende, at uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning, eller at opplysninger som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning, f. eks. pris på reisen.

Næringen peker selv på at det er lite sensitive data i persontransport, slik at motivet for misbruk kan være beskjedent. Det er stadig avisoppslag knyttet til personopplysninger i persontrafikk, men de har ikke skapt de største sensasjonene. Samtidig antyder noen studier at det er enkelte utfordringer både i små og store komplekse organisasjoner, at det er stor forskjell på hvordan virksomhetene forholder seg til lagring av personopplysninger, og at ikke alle virksomheter har tilstrekkelig kunnskap og rutiner (Ravlum 2005a, Øvstedal 2009). Slik sett kan det se ut til at den tilliten aktørene i transportbransjen blir vist, står i forhold til den faktiske situasjonen.

Flertallet opplever det som overveiende positivt med kameraovervåking i transportmidler, parkeringsanlegg og bomstasjoner. Særlig for parkeringsanlegg oppleves dette positivt - nesten på linje med kameraovervåking i bank- og postlokaler. Befolkningen er delt på midten når det gjelder bekymring for at bilder fra *kameraovervåking* vil bli misbrukt eller krenker privatlivet. De som er svært enige i utsagn om at overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video og at kameraovervåking krenker deres privatliv, er mer enn gjennomsnittlig negative til kameraovervåking for ulike formål og i ulike settinger.

Kvinner er mest positive til kameraovervåking og opplever å føle seg tryggere på steder med kameraovervåking. Det er økende oppslutning om kameraovervåking ved økende alder, og avtagende oppslutning med økende størrelse på bostedet. Selv om de yngste er relativt kritiske til effekten av kameraovervåking og evt. misbruk av opplysningene, så er de ikke enige i at kameraovervåking krenker deres privatliv.

I en svensk spørreskjemaundersøkelse (Lindkvist m.fl. 2002) ble respondentene spurt om fire typer tiltak og svarte at bruk av betalingskort på reiser har størst innvirkning på personvernet, deretter lokalisering via mobiltelefon, navigeringssystem etc., automatisk fartsovervåking og minst videoovervåking av kollektivtrafikken – både i forhold til å skjerme privatliv, misbruk av informasjon og i hvilken grad det åpner for annen overvåking. Også en tidligere norsk undersøkelse viser stor grad av aksept for kameraovervåking for eksempel i kollektivmidler (Ravlum 2005b). Vi finner mange av de samme forholdene i de norske og den svenske studien ved at kvinner og eldre generelt er positive, og at de som reiser ofte med kollektivtrafikk ikke i samme grad som andre har tro på effekten av tiltaket.

9.4 Er formålet med tiltaket viktig?

De hendelsene flest respondenter frykter er sykdom/helsesvikt, trafikkulykke og brann. 18 % bekymrer seg ukentlig for å bli utsatt for en *trafikkulykke*, først og fremst knyttet til bruk av bil, men også sykkel og gange. 4 av 5 er enige i at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart. Andel svært eller litt enige er større blant kvinner enn blant menn og øker med økende alder. Andel enige er høyest i nord og lavest i Oslo.

Det er stor tro på *kameraovervåking* som et effektivt virkemiddel for å forebygge kriminalitet og å skape trygghet, men tiltroen er mindre når det gjelder de terrorforebyggende effektene av kameraovervåking. Befolkningen er delt omtrent på midten i vurdering av om bruk av *personovervåking* forebygger kriminalitet eller terrorangrep. Vi ser imidlertid at de som er svært uenige i dette, er to til tre ganger så mange, som de som er svært enige. Det er en overvekt av menn som er uenige og en overvekt av kvinner som ikke vet. De som er enige i de to utsagnene, har noe høyere gjennomsnittsalder enn de som er uenige, og geografisk skiller Oslo seg ut med lavest andel som er enige i utsagnet. I forhold til gjennomsnittsbefolkningen, har bosatte i byer med mer enn 50 000 innbyggere lavere tiltro til at overvåking bidrar til å forebygge terrorangrep og kriminalitet.

Undersøkelsen indikerer at *jo oftere en person bekymrer seg* for at informasjon om ham/henne kan bli misbrukt, *jo lavere er tiltroen til at overvåkning* bidrar til å forebygge terrorangrep og kriminalitet.

Det er først og fremst de under 18 år som frykter *terrorhendelser*. De som oppga terror som en av to mest fryktede hendelser og de som bekymrer seg oftest for å bli utsatt for terror, har noe mer tiltro til personovervåkning og kameraovervåking som terrorforebyggende tiltak.

Om lag halvparten mener at *voldskriminalitet* på kollektivtransportmidler er et stort problem, og det er flest menn, personer under 25 år og bosatte i Oslo som er uenige i utsagnet. En viss andel av de mellom 18 og 34 år frykter voldskriminalitet. De som oppga voldskriminalitet som en av to mest fryktede hendelser og de som føler seg tryggere der det er kameraovervåkning, har noe mer tro på at personovervåkning og kameraovervåking forebygger kriminalitet.

Det er relativt få som bekymrer seg for *kriminalitet* eller overfall mens de reiser, først og fremst knyttet til det å være fotgjenger eller syklist. De som oftest bekymrer seg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall når de benytter ulike reisemåter, er mest tilbøyelig til å være enig i at personovervåkning forebygger kriminalitet.

Flertallet vurderer *vandalisering* av kollektivtransportmidler som et stort problem. Nesten tre firedeler er litt eller svært enig i utsagnet om at vandalisering av kollektiv transportmidler er et stort problem, mens 14 % er litt eller svært uenig i dette utsagnet. Det er en tendens til at menn og de under 25 år er noe mer enn gjennomsnittlig uenige i dette utsagnet. Andel som er enige i utsagnet, er lavere i region nord enn i øvrige deler av landet.

Det er også stor aksept for overvåkning som virkemiddel dersom det bidrar til miljøvennlige transportløsninger.

De fleste er enige i at det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart. Andel svært eller litt enige er større blant kvinner enn blant menn, og øker med økende alder. Andel enige er høyest i nord, og lavest i Oslo. Det er også stor tro på effekten av kameraovervåkning som *trafiksikkerhetstiltak*, både overvåking av fartsnivået og rødluskjøring. Det er i stor grad de samme som har tro på disse to virkemidlene. Kvinner er mer enn gjennomsnittlig enige, mens aldersgruppa 18-24 år og bosatte i Oslo og på større steder er mer enn gjennomsnittlig uenige. Også i den svenske undersøkelsen (Lindkvist m.fl. 2002) var kvinner mer positive, i tillegg til de eldre.

Det er stor oppslutning om at eCall som gir informasjon om hvor bilen er, kan redde liv ved ulykker. De som først og fremst ønsker å ha eCall nødvarsler i sin bil, er kvinner, de yngste < 18 år og bosatte i region Nord. Disse gruppene og de eldste 65 år + er heller ikke enige i at eCall-informasjon vil krenke deres privatliv. De som mener at det er en vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg, er i hovedsak menn, aldersgruppen 18-24 år og bosatte i Oslo. I tillegg er det slik at de som har opplevd at opplysninger om dem selv har kommet på avveie, er gjennomgående mer skeptiske, mer jo alvorligere en vurderer konsekvenser av at informasjon kommer på avveie.

What is in it for me?

De færreste ønsker at oversikt over deres reiser med ulike transportselskap skal samles i en felles oversikt. Noen flere er villige til å oppgi data om seg selv på internett hvis de dermed kan oppnå prisrabatt eller andre fordeler. Og et stort flertall foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og fergetakst. Her kommer kanskje graden av bedagelighet inn som en faktor (2007b). Når det gjelder å gi fra seg personopplysninger for å oppnå fordeler er de yngste og de som handler reisebilletter månedlig via internett mest enige, mens kvinner er mer uenige.

At svært mange vil ha samordnet betaling for bompenger og ferge, men samtidig ikke ha felles oversikt over reiser med ulike kollektivmidler kan synes motsigende. Det kan hende at det å ha en felles oversikt ikke gir tilstrekkelige praktiske fordeler (at for eksempel ett felles elektronisk

reisekort ville oppleves mer positivt), eller at man er skeptiske fordi dette er et nytt tilbud som man ikke helt forstår konsekvensene av.

To tredeler synes det er viktig at andre ikke kan snike eller unnlate å betale for bruk av kollektivtransport, bompenger eller parkering, mens en snau tredel ikke synes dette er viktig. Til sammenligning mener fire av fem at effektiv lokalisering av stjalne kjøretøy er viktig, noe bare åtte prosent er uenig i. Andelen som er svært eller litt enige øker med økende alder og avtar med økende størrelse på bostedet, noe som samsvarer med oppgitt bilbruk.

Mens flertallet er overveiende positive til kameraovervåking i kollektivtransportmidler og bomstasjoner, og spesielt parkeringsanlegg og bank- og postlokaler (andres arbeidsplass), så er holdningen er helt annen og svært negativ når det gjelder egen arbeidsplass. Dette kan tolkes slik at det er positivt med kameraovervåking på andres arbeidsplass så lenge det gir trygghet for de som besøker disse stedene, men ingen ønsker selv å føle seg kontinuerlig overvåket. Dette kan henge sammen med folks oppfatninger av et offentlig og et privat sted.

At det er flest blant de yngste og blant de som bor i region Nord som ønsker eCall i sine biler, kan ha sammenheng med at de ser større nytte av nødvarslingen enn andre. Og at de yngste og de eldste er mest positive til kameraovervåking på bomstasjoner, for miljøtiltak og på arbeidsplasser, kan henge sammen med at effektene av overvåkingen i stor grad rammer andre enn de selv.

Det vi kjenner er trygt, det nye er utrygt

Som nevnt tidligere var det svært få respondenter som ønsket å benytte programvare som ”mine venner” der man kan følge med på hvor andre mennesker befinner seg. Det er vanskelig å si om dette er fordi det oppleves for privat og intimt, eller om den negative vurderinga skyldes at dette er et produkt de ikke tidligere har erfaring med. Skepsisen er imidlertid langt mindre for eCall, som vi ikke har praktisk erfaring med enda.

9.5 Nye forskningsspørsmål

En av problemstillingene som denne undersøkelsen ikke kan belyse fullt ut, er spørsmålet om forskjeller i aksept med alderen er knyttet til levealder eller til generasjon (alderseffekt eller kohorteffekt). Dette vil kunne belyses ved å gjennomføre en undersøkelse spesielt rettet mot *aldersgruppen 65+* og studere forskjeller i denne gruppen.

Vi har også allerede nevnt at *dybdeintervju* kan gi utfyllende kunnskap om hvordan vi tenker rundt personvern, hvordan den enkelte avveier ulike personvern hensyn, og hvordan aksepten er knyttet til ulike avveininger mellom nytte og mulige konsekvenser.

Dybdeintervju vil kunne gi grunnlag for hypoteser. I dette prosjektet har vi hentet inn noen paralleller mellom oppfattelse av trafikksikkerhetsrisiko og risiko for personvernimplikasjoner knyttet til hvordan vi forstår små sannsynligheter. Er det slik at vi er *risikotakere* og *risikovegrere* også på personvernområdet? Denne problemstillingen kan utforskes både gjennom dybdeintervju og gjennom spørreundersøkelser.

Det kan også være nyttig å se nærmere på hvilke tiltak som fremmer forsvarlig behandling av personopplysninger i transportrelaterte virksomheter. En innfallsvinkel er å se på hva som kjennetegner de virksomhetene som har en tydelig sikkerhetspolicy og kommunikasjon med publikum, som gjennomfører risikovurderinger og som prioriterer personvern ved design av løsninger.

Referanser

- Amundsen, A.H. og T. Bjørnskau (2003): *Utrygghet og risikokompensasjon i transportsystemet. En kunnskapsoversikt for RISIT-programmet*. TØI rapport 622/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aven, T.; M. Boyesen, G. Heinzerling og O. Njå (2003): *Risikoakseptkriterier og akseptabel risiko i transportsektoren. En kunnskapsoversikt*. Rapport 2003/072. Stavanger: Rogalandforskning.
- Blume, P. og U. Kjellerup (2002): *Utredningsprosjekt vedrørende Transporttelematikk og Individ*. Juridisk kortlæging. København: Nordisk Ministerråd.
- Europaparlamentet (1995): *Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger*. <http://www.personvern.uio.no/pvvpn/regler/eudirektiv.html> (2008-01-24)
- Fornyings- og administrasjonsdepartementet (2009): *Individ og integritet. Personvern i det digitale samfunnet*. NOU 2009:1. Norges offentlige utredninger. Oslo: Departementenes serviceavdeling.
- Justis- og politidepartementet (2000): *Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven)*. LOV-2000-04-14-31. Ikrafttredelse 2001-01-01. JD 2000 hefte 8. <Http://www.lovdatab.no/all/nl-20000414-031.html> (2008-01-24)
- Lindkvist, A.; S. Forward, P. Kronborg og S. Obrenovic (2002): *Vem vet var Du är och vad Du gör? Transportinformatik och personlig integritet*. 2002:17. Stockholm: Vinnova.
- Ravlum, I.A. (2004): *Makt, beslutning og integritet. IKT og personvern i transport*. TØI-rapport 703/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ravlum, I.A. (2005a): *Behandling av personopplysninger i norske virksomheter. En spørreundersøkelse om personvern og personopplysningsloven*. TØI rapport 800/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ravlum, Inger-Anne (2005b): *Setter vår lit til Storebror ... og alle småbrødre med? Befolkningens holdninger til og kunnskap om personvern*. TØI rapport 789/2005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ravlum, I.A. (red.) (2004): *Personvern og forbrukerrettigheter i transport – Nordisk seminar*. TØI rapport 745/2004. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sætnan, A.R.; J. Yttri Dahl, H. Mork Lomell (2004): *Views from under surveillance. Public opinion in a closely watched area in Oslo*. Urbaneye working paper 12. Trondheim: NTNU.
- Teknologirådet (2007a): *Norske holdninger til sikkerhetsteknologier og personvern. Rapport fra møte med norske innbyggere*. PRICE. Rapport 4 -2007. Oslo: Teknologirådet.
- Teknologirådet (2007b): *Europeiske holdninger til sikkerhetsteknologier og personvern. Rapport fra borgermøter i seks europeiske land*. PRICE. Rapport 3 -2007. Oslo: Teknologirådet.
- Øvstedal, L. & Foss, T. (2008): *Evaluering av ordningen med bruk av AutoPASS brikker som identifikatorer til parkering og adgangskontroll*. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Øvstedal, L. (2009): *Kan man reise anonymt i Norge? Personopplysningsloven i transportsektoren*. SINTEF rapport A10918. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Øvstedal, L.; L.E. Lervåg og T. Foss (2010): *Personvern og trafikk: Personvernet i intelligente transportsystem ITS*. SINTEF rapport A10670. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.

Vedlegg A: Intervjuskjema

Spørreskjema om dine reiser

Denne undersøkelsen gjennomføres på vegne av Statens vegvesen. Vi spør deg hvordan du reiser, verdsetter ulike forhold og forholder deg til personopplysninger i forbindelse med reiser. For at undersøkelsen skal dekke ulike reisehensikter, transportmidler og aldersgrupper, er det viktig for resultatene at **du** svarer (så fullstendig som mulig!). Vi setter stor pris på at du tar deg tid til å svare på spørsmålene nedenfor!

Med vennlig hilsen SINTEF Teknologi og samfunn, Transportforskning

1. Hvor ofte ...	4 eller flere dager per uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
a) Hvor ofte handler du med betalingskort (minibankkort, kredittkort)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Hvor ofte kjøper du varer eller tjenester på internett?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Hvor ofte kjøper du reisebilletter (fly, tog, båt, buss) på internett?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Hvor ofte reiser du ...	4 eller flere dager per uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
a) Med kollektivtransport (buss, båt, ferge, tog, trikk, t-bane, drosje, fly osv.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Som bilfører?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Som bilpassasjer?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Som fotgjenger, syklist eller lignende?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Med motorsykkel, moped (som fører eller passasjer)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Hvor ofte har du reist kollektivt på lengre strekninger (minst 45 min hver vei) de siste 6 måneder ...	4 eller flere dager per uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
a) Med fly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Med buss?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a) Med tog og/eller båt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Har du ...	Ja	Nei
a) Har du flerreisekort for kollektivtransport (månedskort, stemplingskort, klippekort, elektronisk kort etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Hvis ja, spesifiser hva slags flerreisekort:		
.....		
b) Har du din egen profil på internett (f.eks. facebook, nettby e.l.):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Har du førerkort for bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
a. Hvis ja, har du AutoPASS-brikke (bombrikke) i den bilen du vanligvis kjører?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Hvis ja, har du fått fartsbot i løpet av de siste 5 årene?	Ja, en <input type="checkbox"/>	Ja, flere <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Nei <input type="checkbox"/>

5. Oversikt over dine reiser

Flere transportselskap og bomselskap tilbyr deg oversikt over reisene dine på internett (ofte kalt "din side"). Noen selskap tilbyr oversikt over reisene dine uansett, hos andre må du selv velge eller be om det.

Har du tilgang til en oversikt på internett over dine ...	Ja	Nei	Vet ikke (usikker)	Ikke aktuelt
a) .. reiser med buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .. reiser med tog, t-bane, trikk eller båt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .. reiser med fly	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .. reiser med drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .. bompasseringer med bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Har du aktivt valgt å få oversikt over dine reiser på internett?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Hvilke to hendelser frykter du mest? Sett kryss i to ruter for 2 hendelser

- | | | | | | |
|----------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------|--------------------------|
| a) Brann | <input type="checkbox"/> | b) Terror | <input type="checkbox"/> | c) Trafikkulykke | <input type="checkbox"/> |
| d) Voldskriminalitet | <input type="checkbox"/> | e) Sykdom/helsesvikt | <input type="checkbox"/> | f) Ingen av disse | <input type="checkbox"/> |

7. Kameraovervåking

Synes du personlig det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking på følgende steder?

	Svært positivt	Litt positivt	Verken eller	Litt negativt	Svært negativt	Ikke aktuelt
a) Inne på bussen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) I drosje?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) I bank- og postlokaler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Inne på tog og båt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) På din egen arbeidsplass?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) I parkeringsanlegg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Ved bomstasjoner på bilveier?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Hvor enig er du i følgende utsagn om kameraovervåking?

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke
a) Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Kameraovervåking av trafikken bør tillates hvis det bidrar til miljøvennlige transportløsninger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Kameraovervåking krenker mitt privatliv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Kameraovervåking bidrar til å forebygge terrorangrep.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Informasjon om hvor venner og bekjente er

Det finnes programvare ("mine venner") der du registrerer deg og velger hvilke personer du ønsker å vite hvor er, samtidig som du velger hvem som får vite hvor du er. Noen program er laget spesielt for å ha oversikt over personer som du har omsorg for, f.eks. barn, eldre personer eller andre.

a) Kjenner du til slike løsninger/produkter?

- Ja, jeg benytter slike muligheter i dag
- Ja litt, jeg har hørt/lest om eller erfart slike muligheter
- Nei, dette kjenner jeg ikke til

Hvor enig er du:

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke
b) Jeg ønsker å benytte meg av muligheten til å vite hvor andre er	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Jeg vil la andre få vite hvor jeg er (du bestemmer når denne tjenesten er aktiv).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Automatisk nødvarsling i personbil

Det kan bli aktuelt å installere en sender (eCall) i nye biler. Når det skjer en ulykke der airbagen løses ut, vil den automatisk varsle en nødsentral om hvor bilen befinner seg.

Hvor enig er du i følgende utsagn?

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke
a) Informasjon om hvor bilen er kan redde liv ved ulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Automatisk informasjon om hvor bilen befinner seg krenker mitt privatliv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Det er vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Jeg ønsker å ha nødvarsler (eCall) i min bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for trafikkulykke når du ...

	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Ikke aktuelt
a) .. ferdes til fots, med sykkel, rullestol etc.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .. reiser med buss eller drosje?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .. reiser med tog eller båt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) ... reiser med fly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .. reiser i privatbil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall (tyveri, blind vold etc.) når du ...

	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Ikke aktuelt
a) .. ferdes til fots, med sykkel, rullestol etc.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) .. reiser med buss eller drosje?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) .. reiser med tog eller båt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) .. reiser med fly?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) .. reiser i privatbil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Hvor ofte bekymrer du deg for at du skal bli utsatt for terror? (politisk / ideologisk motiverte voldshandlinger)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Hvor ofte bekymrer du deg for at informasjon om deg/dine reiser kan bli misbrukt? F.eks. at reiseopplysninger ved betaling eller kameraovervåking kan benyttes til vinningskriminalitet, identitetstyveri, til å publisere sensitive opplysninger osv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Hvor enig er du i følgende påstander?	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke
a) Jeg ønsker at opplysninger om mine reiser med ulike transportselskap kan samles i en felles oversikt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Jeg oppgir gjerne data om meg selv via internett, hvis det gjør at jeg oppnår prisrabatt eller andre reisefordeler.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge terrorangrep.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge kriminalitet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Metodene som benyttes for dataoverføring (BankID, kryptering, passord o.l.) sikrer at data om mine reiser ikke kommer til uvedkommende.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Jeg stoler på at opplysninger om meg som er samlet inn når jeg reiser behandles forsvarlig og konfidensielt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Transportselskapene har tilstrekkelig kompetanse og rutiner til at opplysninger om meg behandles forsvarlig og konfidensielt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Jeg har større tiltro til forsvarlig behandling av personopplysninger i store kjente transportselskap enn i små selskap.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Jeg stoler på at mine reiseopplysninger slettes hos transportselskapene når det ikke lenger er bruk for dem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Vandalisering av kollektive transportmidler er et stort problem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Det er viktig for meg at andre ikke kan snike/unnlate å betale for kollektivtransport, bompenger eller parkering.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
m) Jeg foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og ferge.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
n) Det er viktig for meg at stjalne kjøretøy kan lokaliseres effektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
o) Det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
p) Jeg er bekymret for at frivillige organisasjoner har tilgang til og kobler ulike dataregistre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
q) Jeg er bekymret for at kommersielle interesser har tilgang til og kobler ulike dataregistre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
r) Jeg er bekymret for at kriminelle har tilgang til og kobler ulike dataregistre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
s) Det er viktig for meg at jeg kan reise anonymt i Norge, dvs. uten at informasjon om mine reiser registreres.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Hvor store konsekvenser vil du si at det har om uvedkommende får tilgang til opplysninger om	Ubetydelige eller ingen konsekvenser				Svært store konsekvenser
	1	2	3	4	5
a) ... din helse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) ... din private økonomi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) ... ditt personnummer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) ... hvor du er og har vært	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) ... dine kjøpevaner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15. Hvor sannsynlig tror du det er at ansatte søker opp informasjon de strengt tatt ikke har bruk for:	Svært sannsynlig	Ganske sannsynlig	Lite sannsynlig	Ikke sannsynlig
a) Ansatte i fylkeskommuner og statlige etater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Ansatte i bank	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| c) Ansatte hos internettleverandør | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Ansatte i selskap for fly, tog, buss og båtreiser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Ansatte i drosjeselskap | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

16. Hvor sannsynlig tror du det er for et busselskap:

- | | Svært sannsynlig | Ganske sannsynlig | Lite sannsynlig | Ikke sannsynlig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) At opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning, f.eks. feil pris for reisa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

17. Hvor sannsynlig tror du det er for et bomselskap:

- | | Svært sannsynlig | Ganske sannsynlig | Lite sannsynlig | Ikke sannsynlig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) At opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning, f.eks. feil pris for reisa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

18. Hvor sannsynlig tror du det er for et parkeringselskap:

- | | Svært sannsynlig | Ganske sannsynlig | Lite sannsynlig | Ikke sannsynlig |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) At opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning, f.eks. feil pris for parkering | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

19. Hvilken erfaring har du med at personopplysninger kan komme på avveie?

Ja Nei

- | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|
| a) Har personlig opplevd at informasjon om meg har havnet hos uvedkommende | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Har opplevd at dette har skjedd med nær familie eller nære venner | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Har lest om det i aviser og lignende | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Har hørt andre har fortalt om det | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Har aldri tenkt på det | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

20. Litt om dega) Fødselsår: Kjønn: Kvinne Mann

b) Hvilket fylke bor du i? (sett ett X)

- Akershus
- Aust-Agder
- Buskerud
- Finnmark
- Hedmark
- Hordaland
- Møre og Romsdal
- Nordland
- Nord-Trøndelag
- Oppland
- Oslo
- Rogaland
- Sogn og Fjordane
- Sør-Trøndelag
- Telemark
- Troms
- Vestfold
- Vest-Agder
- Østfold

Spredt
bebyggelse

Tettsted

By (mindre enn
50.000 innb.)By (mer enn
50.000 innb.)

c) Hvilken beskrivelse passer best på stedet der du bor?
(Sett ett kryss)

d) Hva er din høyeste fullførte utdanning? (Sett ett kryss)

- Grunnskole
- Yrkesfag (videregående)
- Allmennfag (videregående)
- Høyskole/universitet 1-4 år
- Høyskole/universitet over 4 år

e) Jobber du i privat eller offentlig sektor?

I privat sektor	I offentlig sektor	Ikke i arbeid
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobber i transportnæringen	Jobber med datasikkerhet	Ingen av delene

f) Jobber du med transport eller med datasikkerhet?

g) Hva er husstandens samlede årlige bruttoinntekt (dvs. inntekter som lønn, kapitalinntekter, pensjon, trygd og bidrag før skatt)?

- Inntil 100 000 kr
- 100 001 – 300 000 kr
- 300 001 – 600 000 kr
- 600 001 – 900 000 kr
- 900 001 – 1 500 000 kr
- Over 1 500 000 kr
- Vet ikke

Har du kommentarer til noen av spørsmålene eller temaene i undersøkelsen:

Andre kommentarer:

Tusen takk for hjelpa!

Vedlegg B: Bakgrunnsdata

Tabeller til kapittel 4.

TABELL B-1:	KJØNN, ALDER OG BOSTED	2
TABELL B-2:	UTDANNELSE, YRKESAKTIVITET OG INNTEKT	3
TABELL B-3:	ERFARING MED AT PERSONOPPLYSNINGER KAN KOMME PÅ AVVEIE.....	3
TABELL B-4:	HVOR OFTE REISER DU SOM BILFØRER?.....	4
TABELL B-5:	HAR DU FØRERKORT FOR BIL?	4
TABELL B-6:	HVOR OFTE REISER DU SOM BILPASSASJER?	5
TABELL B-7:	HVOR OFTE REISER DU SOM FOTGJENGER, SYKLIST ELLER LIGNENDE?	5
TABELL B-8:	HVOR OFTE REISER DU MED KOLLEKTIVTRANSPORT?.....	6
TABELL B-9:	HAR DU FLERREISEKORT FOR KOLLEKTIVTRANSPORT?.....	7
TABELL B-10:	HVOR OFTE REISER DU MED MOTORSYKKEL, MOPED (SOM FØRER ELLER PASSASJER)?	8
TABELL B-11:	HVOR OFTE HAR DU REIST MED FLY PÅ LENGRE STREKNINGER SISTE 6 MÅNEDER?	8
TABELL B-12:	HVOR OFTE HAR DU REIST MED BUSS PÅ LENGRE STREKNINGER SISTE 6 MÅNEDER?.....	9
TABELL B-13:	HVOR OFTE HAR DU REIST MED TOG OG / ELLER BÅT PÅ LENGRE STREKNINGER SISTE 6 MÅNEDER?	9

Tabell B-1: *Kjønn, alder og bosted*

	Menn	Kvinner	Totalt
N, vektet:	501	510	1 011
Alder			
snitt:	43,5	44,0	43,8
15 - 17 år	5 %	3 %	4 %
18 - 24 år	10 %	12 %	11 %
25 - 34 år	18 %	17 %	18 %
35 - 44 år	18 %	19 %	19 %
45 - 54 år	18 %	19 %	19 %
55 - 64 år	20 %	20 %	20 %
65 år og mer	10 %	10 %	10 %
Bostedsfylke			
Finmark	1 %	1 %	1 %
Troms	4 %	4 %	4 %
Nordland	6 %	4 %	5 %
Nord-Trøndelag	3 %	3 %	3 %
Sør-Trøndelag	5 %	5 %	5 %
Møre og Romsdal	6 %	6 %	6 %
Sogn og Fjordane	2 %	3 %	2 %
Hordaland	9 %	9 %	9 %
Rogaland	9 %	8 %	9 %
Vest-Agder	3 %	3 %	3 %
Aust-Agder	3 %	2 %	2 %
Telemark	3 %	5 %	4 %
Vestfold	5 %	5 %	5 %
Buskerud	4 %	5 %	4 %
Oppland	5 %	4 %	4 %
Hedmark	4 %	3 %	4 %
Østfold	6 %	6 %	6 %
Akershus	11 %	12 %	11 %
Oslo	12 %	12 %	12 %
Bostedsregion			
Nord	10 %	10 %	10 %
Midt	14 %	14 %	14 %
Vest	20 %	20 %	20 %
Sør	17 %	19 %	18 %
Øst	26 %	25 %	25 %
Oslo	12 %	12 %	12 %
Type bosted			
Spredt bebyggelse	16 %	15 %	16 %
Tettsted	24 %	27 %	26 %
By med færre enn 50 000 innb.	25 %	26 %	25 %
By med mer enn 50 000 innb.	35 %	32 %	34 %

Tabell B-2: Utdannelse, yrkesaktivitet og inntekt

	Menn	Kvinner	Totalt
N, vektet:	501	510	1 011
Høyeste fullførte utdanning			
Grunnskole	9 %	9 %	9 %
Yrkesfag (videregående)	17 %	17 %	17 %
Allmennfag (videregående)	18 %	17 %	17 %
Høyskole/universitet 1-4 år	36 %	35 %	36 %
Høyskole/universitet mer enn 4 år	20 %	22 %	21 %
Yrkesaktivitet			
Jobber i privat sektor	48 %	36 %	41 %
Jobber i offentlig sektor	23 %	36 %	30 %
Ikke i arbeid	30 %	28 %	29 %
Arbeid innen transport eller datasikkerhet?			
Jobber i transportnæringen	6 %	2 %	4 %
Jobber med datasikkerhet	4 %	2 %	3 %
Ingen av delene	90 %	96 %	93 %
Husstandens årlige bruttoinntekt			
Inntil 100 000 kr	3 %	2 %	2 %
100 001 – 300 000 kr	7 %	11 %	9 %
300 001 – 600 000 kr	26 %	32 %	29 %
600 001 – 900 000 kr	31 %	24 %	27 %
900 001 – 1 500 000 kr	16 %	11 %	13 %
Over 1 500 000 kr	2 %	2 %	2 %
Vet ikke	14 %	19 %	17 %

Tabell B-3: Erfaring med at personopplysninger kan komme på avveie

	det har skjedd meg selv	det har skjedd familie/venner	har lest om det	har hørt om det	har aldri tenkt på det
N, vektet:	140	221	958	632	265
	14 %	22 %	95 %	63 %	26 %
Kjønn					
Mann	15 %	24 %	95 %	61 %	24 %
Kvinne	13 %	19 %	95 %	64 %	28 %
Alder					
snitt:	41,3	40,0	44,2	43,6	48,8
15 - 17 år	13 %	24 %	82 %	59 %	26 %
18 - 24 år	22 %	32 %	90 %	64 %	13 %
25 - 34 år	12 %	25 %	92 %	60 %	18 %
35 - 44 år	17 %	28 %	99 %	72 %	23 %
45 - 54 år	10 %	16 %	96 %	54 %	34 %
55 - 64 år	15 %	19 %	95 %	68 %	29 %
65 år og mer	7 %	9 %	98 %	55 %	44 %
Bostedsregion					
Nord	12 %	24 %	95 %	67 %	24 %
Midt	14 %	16 %	94 %	57 %	23 %
Vest	10 %	20 %	95 %	59 %	21 %
Sør	16 %	17 %	92 %	60 %	32 %
Øst	14 %	24 %	98 %	68 %	29 %
Oslo fylke	17 %	31 %	94 %	64 %	27 %
Type bosted					
Spredd bebyggelse	14 %	24 %	97 %	62 %	29 %
Tettsted	13 %	21 %	96 %	63 %	30 %
By med færre enn 50 000 innb.	11 %	18 %	95 %	61 %	23 %
By med mer enn 50 000 innb.	15 %	21 %	92 %	63 %	24 %
Oslo by	17 %	31 %	93 %	65 %	27 %

Tabell B-4: Hvor ofte reiser du som bilfører?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	564	173	66	93	114	1 011
	56 %	17 %	7 %	9 %	11 %	100 %
Kjønn						
Mann	60 %	17 %	8 %	8 %	7 %	100 %
Kvinne	52 %	17 %	5 %	10 %	15 %	100 %
Alder						
snitt:	46,7	44,2	40,3	37,4	35,7	43,8
15 - 17 år	5 %	10 %	13 %	18 %	54 %	100 %
18 - 24 år	31 %	19 %	10 %	18 %	23 %	100 %
25 - 34 år	51 %	15 %	8 %	13 %	12 %	100 %
35 - 44 år	66 %	21 %	4 %	4 %	4 %	100 %
45 - 54 år	66 %	14 %	4 %	9 %	7 %	100 %
55 - 64 år	61 %	18 %	7 %	8 %	6 %	100 %
65 år og mer	61 %	17 %	7 %	2 %	13 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	65 %	9 %	10 %	9 %	6 %	100 %
Midt	59 %	18 %	4 %	11 %	9 %	100 %
Vest	50 %	19 %	6 %	14 %	11 %	100 %
Sør	61 %	15 %	3 %	5 %	16 %	100 %
Øst	66 %	16 %	5 %	4 %	9 %	100 %
Oslo fylke	26 %	25 %	15 %	17 %	17 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	65 %	14 %	8 %	7 %	6 %	100 %
Tettsted	61 %	17 %	3 %	7 %	11 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	62 %	13 %	6 %	6 %	13 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	52 %	20 %	5 %	12 %	11 %	100 %
Oslo by	25 %	26 %	16 %	17 %	16 %	100 %

Tabell B-5: Har du førerkort for bil?

	Ja	Nei	SUM
N, vektet:	883	128	1 011
	87 %	13 %	100 %
Kjønn			
Mann	90 %	10 %	100 %
Kvinne	85 %	15 %	100 %
Alder			
snitt:	45,8	30,0	43,8
15 - 17 år	3 %	97 %	100 %
18 - 24 år	71 %	29 %	100 %
25 - 34 år	85 %	15 %	100 %
35 - 44 år	97 %	3 %	100 %
45 - 54 år	96 %	4 %	100 %
55 - 64 år	95 %	5 %	100 %
65 år og mer	91 %	9 %	100 %
Bostedsregion			
Nord	92 %	8 %	100 %
Midt	88 %	12 %	100 %
Vest	87 %	13 %	100 %
Sør	84 %	16 %	100 %
Øst	91 %	9 %	100 %
Oslo fylke	82 %	18 %	100 %
Type bosted			
Spredt bebyggelse	92 %	8 %	100 %
Tettsted	87 %	13 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	88 %	12 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	87 %	13 %	100 %
Oslo by	83 %	18 %	100 %

Tabell B-6: Hvor ofte reiser du som bilpassasjer?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	129	308	228	315	32	1 011
	13 %	30 %	23 %	31 %	3 %	100 %
Kjønn						
Mann	7 %	24 %	27 %	38 %	4 %	100 %
Kvinne	18 %	36 %	18 %	24 %	3 %	100 %
Alder						
snitt:	38,1	40,8	43,6	48,2	53,0	43,8
15 - 17 år	41 %	44 %	5 %	8 %	3 %	100 %
18 - 24 år	21 %	39 %	22 %	18 %	0 %	100 %
25 - 34 år	10 %	33 %	29 %	27 %	1 %	100 %
35 - 44 år	12 %	32 %	22 %	30 %	4 %	100 %
45 - 54 år	13 %	30 %	24 %	31 %	3 %	100 %
55 - 64 år	8 %	27 %	21 %	38 %	6 %	100 %
65 år og mer	8 %	17 %	19 %	49 %	6 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	12 %	30 %	17 %	36 %	5 %	100 %
Midt	16 %	30 %	21 %	33 %	1 %	100 %
Vest	14 %	29 %	27 %	28 %	1 %	100 %
Sør	14 %	38 %	18 %	29 %	2 %	100 %
Øst	13 %	29 %	23 %	30 %	5 %	100 %
Oslo fylke	6 %	24 %	27 %	36 %	6 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	12 %	29 %	27 %	30 %	3 %	100 %
Tettsted	13 %	33 %	18 %	31 %	5 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	15 %	31 %	22 %	29 %	2 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	14 %	30 %	22 %	33 %	1 %	100 %
Oslo by	6 %	25 %	28 %	35 %	7 %	100 %

Tabell B-7: Hvor ofte reiser du som fotgjenger, syklist eller lignende?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	418	265	116	166	46	1 011
	41 %	26 %	11 %	16 %	5 %	100 %
Kjønn						
Mann	37 %	26 %	12 %	18 %	6 %	100 %
Kvinne	46 %	26 %	11 %	15 %	3 %	100 %
Alder						
snitt:	41,1	43,1	42,1	50,9	51,0	43,8
15 - 17 år	68 %	21 %	3 %	3 %	5 %	100 %
18 - 24 år	55 %	27 %	15 %	2 %	1 %	100 %
25 - 34 år	52 %	28 %	10 %	10 %	0 %	100 %
35 - 44 år	34 %	28 %	16 %	17 %	5 %	100 %
45 - 54 år	33 %	29 %	11 %	21 %	6 %	100 %
55 - 64 år	34 %	24 %	11 %	23 %	8 %	100 %
65 år og mer	43 %	20 %	8 %	24 %	6 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	33 %	28 %	16 %	18 %	5 %	100 %
Midt	40 %	29 %	13 %	12 %	6 %	100 %
Vest	42 %	24 %	11 %	18 %	5 %	100 %
Sør	40 %	23 %	14 %	21 %	3 %	100 %
Øst	35 %	32 %	9 %	18 %	6 %	100 %
Oslo fylke	62 %	19 %	10 %	8 %	1 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	27 %	27 %	16 %	22 %	8 %	100 %
Tettsted	36 %	29 %	8 %	22 %	5 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	37 %	28 %	14 %	15 %	6 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	50 %	23 %	11 %	13 %	2 %	100 %
Oslo by	65 %	19 %	9 %	7 %	0 %	100 %

Tabell B-8: Hvor ofte reiser du med kollektivtransport?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	168	152	273	396	22	1 011
	17 %	15 %	27 %	39 %	2 %	100 %
Kjønn						
Mann	15 %	19 %	28 %	35 %	2 %	100 %
Kvinne	18 %	11 %	26 %	43 %	2 %	100 %
Alder						
snitt:	34,3	41,6	45,9	47,1	46,4	43,8
15 - 17 år	45 %	25 %	18 %	13 %	0 %	100 %
18 - 24 år	36 %	23 %	22 %	17 %	2 %	100 %
25 - 34 år	26 %	13 %	25 %	35 %	1 %	100 %
35 - 44 år	12 %	14 %	28 %	42 %	5 %	100 %
45 - 54 år	6 %	13 %	27 %	51 %	2 %	100 %
55 - 64 år	11 %	9 %	31 %	45 %	3 %	100 %
65 år og mer	6 %	20 %	30 %	43 %	1 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	10 %	10 %	30 %	48 %	1 %	100 %
Midt	12 %	16 %	35 %	36 %	1 %	100 %
Vest	13 %	17 %	31 %	38 %	1 %	100 %
Sør	12 %	15 %	20 %	49 %	4 %	100 %
Øst	16 %	9 %	25 %	46 %	4 %	100 %
Oslo fylke	40 %	27 %	25 %	7 %	1 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	14 %	10 %	27 %	46 %	3 %	100 %
Tettsted	15 %	12 %	23 %	47 %	3 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	9 %	9 %	32 %	48 %	2 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	16 %	21 %	28 %	33 %	2 %	100 %
Oslo by	40 %	28 %	25 %	6 %	1 %	100 %

Tabell B-9: Har du flerreisekort for kollektivtransport?

		Ja	Nei	SUM
N, vektet:		350	660	1 011
		35 %	65 %	100 %
Kjønn				
	Mann	34 %	66 %	100 %
	Kvinne	36 %	64 %	100 %
Alder				
	snitt:	39,3	46,2	43,8
	15 - 17 år	62 %	38 %	100 %
	18 - 24 år	55 %	45 %	100 %
	25 - 34 år	41 %	59 %	100 %
	35 - 44 år	33 %	67 %	100 %
	45 - 54 år	26 %	74 %	100 %
	55 - 64 år	30 %	70 %	100 %
	65 år og mer	20 %	80 %	100 %
Bostedsregion				
	Nord	22 %	78 %	100 %
	Midt	28 %	72 %	100 %
	Vest	35 %	65 %	100 %
	Sør	21 %	79 %	100 %
	Øst	33 %	67 %	100 %
	Oslo fylke	76 %	24 %	100 %
Type bosted				
	Spredt bebyggelse	23 %	77 %	100 %
	Tettsted	33 %	67 %	100 %
	By med færre enn 50 000 innb.	22 %	78 %	100 %
	By med mer enn 50 000 innb.	37 %	63 %	100 %
	Oslo by	76 %	24 %	100 %
Fører kort for bil				
	Ja	30 %	70 %	100 %
	Nei	64 %	36 %	100 %

Tabell B-10: Hvor ofte reiser du med motorsykkel, moped (som fører eller passasjer)?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	21	14	11	122	844	1 011
	2 %	1 %	1 %	12 %	83 %	100 %
Kjønn						
Mann	3 %	2 %	1 %	16 %	78 %	100 %
Kvinne	1 %	1 %	1 %	8 %	89 %	100 %
Alder						
snitt:	35,4	45,4	45,3	35,6	45,1	43,8
15 - 17 år	13 %	0 %	3 %	13 %	72 %	100 %
18 - 24 år	1 %	2 %	1 %	20 %	76 %	100 %
25 - 34 år	1 %	1 %	1 %	21 %	76 %	100 %
35 - 44 år	3 %	2 %	2 %	11 %	83 %	100 %
45 - 54 år	4 %	1 %	1 %	11 %	83 %	100 %
55 - 64 år	0 %	2 %	1 %	7 %	90 %	100 %
65 år og mer	0 %	1 %	2 %	0 %	97 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	1 %	1 %	3 %	12 %	83 %	100 %
Midt	1 %	1 %	3 %	14 %	80 %	100 %
Vest	2 %	1 %	0 %	14 %	83 %	100 %
Sør	3 %	0 %	1 %	16 %	81 %	100 %
Øst	3 %	3 %	1 %	10 %	84 %	100 %
Oslo fylke	2 %	1 %	2 %	6 %	90 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	3 %	1 %	3 %	11 %	82 %	100 %
Tettsted	2 %	1 %	0 %	11 %	85 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	2 %	2 %	1 %	13 %	84 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	2 %	2 %	0 %	16 %	79 %	100 %
Oslo by	2 %	1 %	3 %	6 %	89 %	100 %

Tabell B-11: Hvor ofte har du reist med fly på lengre strekninger siste 6 måneder?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	6	13	136	585	272	1 011
	1 %	1 %	13 %	58 %	27 %	100 %
Kjønn						
Mann	0 %	2 %	18 %	57 %	22 %	100 %
Kvinne	1 %	0 %	9 %	59 %	31 %	100 %
Alder						
snitt:	54,3	43,8	44,1	43,2	44,7	43,8
15 - 17 år	0 %	0 %	8 %	67 %	26 %	100 %
18 - 24 år	0 %	2 %	12 %	61 %	25 %	100 %
25 - 34 år	0 %	1 %	14 %	63 %	21 %	100 %
35 - 44 år	1 %	1 %	14 %	53 %	31 %	100 %
45 - 54 år	0 %	2 %	16 %	55 %	27 %	100 %
55 - 64 år	2 %	1 %	12 %	58 %	26 %	100 %
65 år og mer	0 %	0 %	13 %	55 %	32 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	0 %	0 %	27 %	49 %	23 %	100 %
Midt	1 %	4 %	13 %	57 %	26 %	100 %
Vest	1 %	0 %	17 %	55 %	27 %	100 %
Sør	0 %	3 %	10 %	58 %	30 %	100 %
Øst	1 %	1 %	6 %	61 %	32 %	100 %
Oslo fylke	1 %	1 %	17 %	65 %	17 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	0 %	2 %	9 %	55 %	34 %	100 %
Tettsted	1 %	1 %	7 %	61 %	30 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	0 %	2 %	14 %	56 %	29 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	1 %	21 %	56 %	21 %	100 %
Oslo by	1 %	1 %	18 %	63 %	18 %	100 %

Tabell B-12: Hvor ofte har du reist med buss på lengre strekninger siste 6 måneder?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	37	39	151	490	295	1 011
	4 %	4 %	15 %	48 %	29 %	100 %
Kjønn						
Mann	2 %	4 %	15 %	49 %	30 %	100 %
Kvinne	5 %	4 %	15 %	48 %	28 %	100 %
Alder						
snitt:	33,3	38,9	41,9	44,8	45,1	43,8
15 - 17 år	5 %	13 %	23 %	46 %	13 %	100 %
18 - 24 år	11 %	8 %	23 %	37 %	20 %	100 %
25 - 34 år	6 %	3 %	16 %	52 %	23 %	100 %
35 - 44 år	2 %	1 %	8 %	49 %	40 %	100 %
45 - 54 år	1 %	6 %	14 %	45 %	35 %	100 %
55 - 64 år	3 %	1 %	14 %	53 %	29 %	100 %
65 år og mer	1 %	4 %	18 %	52 %	25 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	3 %	3 %	16 %	46 %	31 %	100 %
Midt	1 %	2 %	16 %	51 %	29 %	100 %
Vest	3 %	6 %	17 %	50 %	24 %	100 %
Sør	4 %	4 %	10 %	53 %	29 %	100 %
Øst	5 %	4 %	13 %	44 %	34 %	100 %
Oslo fylke	4 %	2 %	19 %	48 %	27 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	4 %	3 %	15 %	49 %	30 %	100 %
Tettsted	4 %	6 %	14 %	45 %	31 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	3 %	2 %	13 %	50 %	32 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	3 %	5 %	16 %	52 %	23 %	100 %
Oslo by	4 %	3 %	19 %	47 %	28 %	100 %

Tabell B-13: Hvor ofte har du reist med tog og / eller båt på lengre strekninger siste 6 måneder?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	18	22	154	522	294	1 011
	2 %	2 %	15 %	52 %	29 %	100 %
Kjønn						
Mann	3 %	3 %	17 %	48 %	29 %	100 %
Kvinne	1 %	2 %	13 %	55 %	29 %	100 %
Alder						
snitt:	39,2	38,9	42,3	43,7	45,5	43,8
15 - 17 år	0 %	8 %	10 %	56 %	26 %	100 %
18 - 24 år	1 %	3 %	20 %	53 %	23 %	100 %
25 - 34 år	5 %	2 %	21 %	53 %	19 %	100 %
35 - 44 år	3 %	2 %	9 %	48 %	39 %	100 %
45 - 54 år	1 %	2 %	15 %	52 %	30 %	100 %
55 - 64 år	1 %	2 %	16 %	50 %	30 %	100 %
65 år og mer	1 %	1 %	13 %	52 %	33 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	1 %	0 %	18 %	52 %	29 %	100 %
Midt	1 %	6 %	12 %	48 %	33 %	100 %
Vest	0 %	2 %	15 %	56 %	26 %	100 %
Sør	2 %	1 %	14 %	51 %	33 %	100 %
Øst	5 %	3 %	16 %	49 %	27 %	100 %
Oslo fylke	0 %	1 %	18 %	53 %	28 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	3 %	1 %	13 %	49 %	34 %	100 %
Tettsted	3 %	3 %	13 %	50 %	30 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	2 %	3 %	19 %	47 %	30 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	1 %	13 %	61 %	24 %	100 %
Oslo by	0 %	1 %	18 %	53 %	28 %	100 %

Vedlegg C: Eksponering på internett

Tabeller til kapittel 5.

TABELL C-1:	HVOR OFTE HANDLER DU MED BETALINGSKORT?	2
TABELL C-2:	HVOR OFTE KJØPER DU VARER ELLER TJENESTER PÅ INTERNETT?.....	3
TABELL C-3:	HVOR OFTE KJØPER DU REISEBILLETTER (FLY, TOG, BÅT, BUSS) PÅ INTERNETT?	4
TABELL C-4:	HAR DU DIN EGEN PROFIL PÅ INTERNETT??.....	5
TABELL C- 5:	HAR DU TILGANG TIL EN OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER DINE REISER MED BUSS?	6
TABELL C- 6:	HAR DU TILGANG TIL EN OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER DINE REISER MED TOG, TRIKK ELLER BÅT?	7
TABELL C- 7:	HAR DU TILGANG TIL EN OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER DINE REISER MED FLY?	8
TABELL C- 8:	HAR DU TILGANG TIL EN OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER DINE REISER MED DROSJE?	9
TABELL C- 9:	HAR DU TILGANG TIL EN OVERSIKT PÅ INTERNETT OVER DINE BOMPASSERINGER MED BIL?.....	10
TABELL C- 10:	HAR DU AKTIVT VALGT Å FÅ OVERSIKT OVER DINE REISER PÅ INTERNETT?	11
TABELL C- 11:	KJENNER DU TIL PROGRAMVARE ("MINE VENNER") DER DU REGISTRERER DEG OG VELGER HVILKE PERSONER DU ØNSKER Å VITE HVOR ER, SAMTIDIG SOM DU VELGER HVEM SOM FÅR VITE HVOR DU ER?	12
TABELL C- 12:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "JEG ØNSKER Å BENYTTJE MEG AV MULIGHETEN TIL Å VITE HVOR ANDRE ER"?.....	13
TABELL C- 13:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "JEG VIL LA ANDRE FÅ VITE HVOR JEG ER" (DU BESTEMMER NÅR DENNE TJENESTEN ER AKTIV)?	14

Tabell C-1: Hvor ofte handler du med betalingskort?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	644	303	41	12	10	1 010
	64 %	30 %	4 %	1 %	1 %	100 %
Kjønn						
Mann	64 %	30 %	5 %	1 %	1 %	100 %
Kvinne	64 %	30 %	4 %	2 %	1 %	100 %
Alder						
snitt:	43,1	45,0	44,8	48,9	42,5	43,8
15 - 17 år	23 %	53 %	15 %	5 %	5 %	100 %
18 - 24 år	68 %	30 %	3 %	0 %	0 %	100 %
25 - 34 år	75 %	22 %	1 %	0 %	2 %	100 %
35 - 44 år	72 %	25 %	3 %	1 %	1 %	100 %
45 - 54 år	64 %	26 %	6 %	3 %	1 %	100 %
55 - 64 år	56 %	40 %	3 %	0 %	0 %	100 %
65 år og mer	55 %	32 %	7 %	3 %	3 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	70 %	26 %	3 %	1 %	0 %	100 %
Midt	56 %	35 %	5 %	2 %	1 %	100 %
Vest	70 %	24 %	4 %	1 %	0 %	100 %
Sør	57 %	36 %	4 %	1 %	2 %	100 %
Øst	63 %	31 %	4 %	1 %	2 %	100 %
Oslo	69 %	26 %	4 %	0 %	1 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	54 %	41 %	4 %	1 %	1 %	100 %
Tettsted	62 %	30 %	4 %	2 %	1 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	60 %	31 %	5 %	1 %	2 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	74 %	21 %	3 %	1 %	0 %	100 %
Oslo by	70 %	27 %	3 %	0 %	0 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	51 %	35 %	10 %	2 %	2 %	100 %
I privat sektor	72 %	25 %	1 %	0 %	1 %	100 %
I offentlig sektor	64 %	32 %	2 %	1 %	1 %	100 %
Jobber i transportnæringen	63 %	32 %	5 %	0 %	0 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	66 %	34 %	0 %	0 %	0 %	100 %

Tabell C-2: Hvor ofte kjøper du varer eller tjenester på internett?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	4	51	438	465	53	1 011
	0 %	5 %	43 %	46 %	5 %	100 %
Kjønn						
Mann	1 %	8 %	46 %	41 %	5 %	100 %
Kvinne	0 %	2 %	41 %	51 %	6 %	100 %
Alder						
snitt:	40,7	38,1	39,7	47,1	53,8	43,8
15 - 17 år	0 %	0 %	36 %	54 %	10 %	100 %
18 - 24 år	0 %	5 %	54 %	37 %	3 %	100 %
25 - 34 år	1 %	10 %	63 %	25 %	1 %	100 %
35 - 44 år	1 %	8 %	46 %	42 %	3 %	100 %
45 - 54 år	1 %	2 %	42 %	53 %	3 %	100 %
55 - 64 år	0 %	3 %	32 %	55 %	9 %	100 %
65 år og mer	0 %	1 %	18 %	64 %	17 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	0 %	8 %	39 %	51 %	2 %	100 %
Midt	0 %	4 %	40 %	50 %	7 %	100 %
Vest	1 %	3 %	48 %	42 %	4 %	100 %
Sør	1 %	5 %	39 %	50 %	5 %	100 %
Øst	0 %	5 %	40 %	47 %	7 %	100 %
Oslo	0 %	6 %	54 %	36 %	4 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	0 %	3 %	36 %	57 %	5 %	100 %
Tettsted	0 %	7 %	41 %	42 %	10 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	0 %	2 %	41 %	53 %	3 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	7 %	47 %	41 %	4 %	100 %
Oslo by	0 %	6 %	56 %	34 %	3 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	0 %	2 %	33 %	56 %	10 %	100 %
I privat sektor	0 %	6 %	52 %	38 %	4 %	100 %
I offentlig sektor	1 %	7 %	42 %	47 %	3 %	100 %
Jobber i transportnæringen	0 %	15 %	51 %	33 %	0 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	0 %	17 %	52 %	24 %	7 %	100 %

Tabell C-3: Hvor ofte kjøper du reisebilletter (fly, tog, båt, buss) på internett?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	1	20	174	732	85	1 012
	0 %	2 %	17 %	72 %	8 %	100 %
Kjønn						
Mann	0 %	3 %	22 %	68 %	8 %	100 %
Kvinne	0 %	1 %	12 %	77 %	9 %	100 %
Alder						
snitt:	42,0	41,3	41,6	44,4	44,0	43,8
15 - 17 år	0 %	3 %	3 %	64 %	31 %	100 %
18 - 24 år	0 %	3 %	21 %	66 %	11 %	100 %
25 - 34 år	0 %	3 %	26 %	69 %	2 %	100 %
35 - 44 år	1 %	1 %	16 %	77 %	6 %	100 %
45 - 54 år	0 %	4 %	14 %	74 %	8 %	100 %
55 - 64 år	0 %	1 %	20 %	67 %	12 %	100 %
65 år og mer	0 %	0 %	7 %	86 %	7 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	0 %	0 %	31 %	67 %	2 %	100 %
Midt	0 %	4 %	14 %	75 %	6 %	100 %
Vest	0 %	1 %	20 %	69 %	9 %	100 %
Sør	0 %	3 %	13 %	71 %	14 %	100 %
Øst	0 %	2 %	11 %	77 %	10 %	100 %
Oslo	0 %	1 %	24 %	71 %	4 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	0 %	2 %	11 %	71 %	15 %	100 %
Tettsted	0 %	3 %	13 %	72 %	11 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	0 %	0 %	15 %	77 %	8 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	0 %	2 %	25 %	69 %	4 %	100 %
Oslo by	0 %	1 %	25 %	71 %	3 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	0 %	1 %	9 %	74 %	15 %	100 %
I privat sektor	0 %	3 %	21 %	70 %	7 %	100 %
I offentlig sektor	0 %	2 %	20 %	74 %	4 %	100 %
Jobber i transportnæringen	0 %	3 %	13 %	76 %	8 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	0 %	10 %	21 %	69 %	0 %	100 %
Utdannelse						
Grunnskole	0 %	1 %	6 %	61 %	32 %	100 %
Yrkesfag (videregående)	0 %	2 %	9 %	75 %	14 %	100 %
Allmennfag (videregående)	0 %	2 %	20 %	71 %	7 %	100 %
Høyskole/universitet 1-4 år	0 %	2 %	16 %	78 %	4 %	100 %
Høyskole/universitet mer enn 4 år	0 %	2 %	29 %	66 %	1 %	100 %
Lange reiser minst månedlig med ...						
fly	1 %	8 %	58 %	29 %	5 %	100 %
buss	0 %	4 %	27 %	63 %	6 %	100 %
tog eller båt	0 %	4 %	38 %	54 %	4 %	100 %

Tabell C-4: Har du din egen profil på internett??

	Ja	Nei	SUM
N, vektet:	699	313	1 012
	69 %	31 %	100 %
Kjønn			
Mann	65 %	35 %	100 %
Kvinne	73 %	27 %	100 %
Alder			
snitt:	39,6	53,2	43,8
15 - 17 år	95 %	5 %	100 %
18 - 24 år	96 %	4 %	100 %
25 - 34 år	82 %	18 %	100 %
35 - 44 år	77 %	23 %	100 %
45 - 54 år	63 %	37 %	100 %
55 - 64 år	53 %	47 %	100 %
65 år og mer	35 %	65 %	100 %
Bostedsregion			
Nord	74 %	26 %	100 %
Midt	74 %	26 %	100 %
Vest	68 %	32 %	100 %
Sør	64 %	36 %	100 %
Øst	67 %	33 %	100 %
Oslo	73 %	27 %	100 %
Type bosted			
Spredt bebyggelse	65 %	35 %	100 %
Tettsted	67 %	33 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	70 %	30 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	71 %	29 %	100 %
Oslo by	73 %	28 %	100 %
Yrkesaktivitet			
Ikke i arbeid	65 %	35 %	100 %
I privat sektor	70 %	30 %	100 %
I offentlig sektor	72 %	28 %	100 %
Jobber i transportnæringen	76 %	24 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	79 %	21 %	100 %
Utdannelse			
Grunnskole	81 %	19 %	100 %
Yrkesfag (videregående)	62 %	38 %	100 %
Allmennfag (videregående)	74 %	26 %	100 %
Høyskole/universitet 1-4 år	70 %	30 %	100 %
Høyskole/universitet mer enn 4 år	66 %	34 %	100 %

Tabell C- 5: Har du tilgang til en oversikt på internett over dine reiser med buss?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	76	525	136	276	1 013
	8 %	52 %	13 %	27 %	100 %
Kjønn					
Mann	7 %	54 %	14 %	26 %	100 %
Kvinne	8 %	49 %	13 %	29 %	100 %
Alder					
snitt:	41,7	42,9	39,4	48,2	43,8
15 - 17 år	10 %	43 %	33 %	15 %	100 %
18 - 24 år	14 %	53 %	24 %	9 %	100 %
25 - 34 år	7 %	62 %	15 %	15 %	100 %
35 - 44 år	5 %	46 %	9 %	40 %	100 %
45 - 54 år	5 %	56 %	11 %	29 %	100 %
55 - 64 år	8 %	50 %	7 %	34 %	100 %
65 år og mer	8 %	42 %	17 %	33 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	3 %	56 %	10 %	31 %	100 %
Midt	9 %	49 %	16 %	25 %	100 %
Vest	9 %	51 %	12 %	28 %	100 %
Sør	10 %	48 %	13 %	29 %	100 %
Øst	6 %	50 %	13 %	31 %	100 %
Oslo fylke	6 %	63 %	15 %	16 %	100 %
Type bosted					
Spredd bebyggelse	8 %	48 %	13 %	31 %	100 %
Tettsted	8 %	49 %	12 %	32 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	6 %	48 %	13 %	33 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	10 %	56 %	15 %	19 %	100 %
Oslo by	5 %	63 %	15 %	17 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	10 %	48 %	16 %	26 %	100 %
I privat sektor	5 %	54 %	12 %	29 %	100 %
I offentlig sektor	8 %	53 %	12 %	26 %	100 %
Jobber i transportnæringen	3 %	44 %	18 %	36 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	10 %	38 %	21 %	31 %	100 %
Bruk av kollektivtransport, inkl. buss					
minst 4 dager / uke	11 %	52 %	21 %	15 %	100 %
Ukentlig	7 %	62 %	20 %	11 %	100 %
Månedlig	7 %	63 %	7 %	24 %	100 %
Sjeldnere	7 %	41 %	12 %	40 %	100 %
Aldri	0 %	36 %	9 %	55 %	100 %
Lange reiser med buss					
minst 4 dager / uke	25 %	47 %	19 %	8 %	100 %
Ukentlig	15 %	67 %	13 %	5 %	100 %
Månedlig	11 %	63 %	13 %	13 %	100 %
Sjeldnere	7 %	53 %	15 %	24 %	100 %
Aldri	3 %	43 %	10 %	44 %	100 %
Flerreisekort for kollektivtransport					
Ja	10 %	56 %	18 %	16 %	100 %
Nei	6 %	50 %	11 %	33 %	100 %
Profil på internett					
Ja	8 %	52 %	15 %	26 %	100 %
Nei	6 %	52 %	10 %	31 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	15 %	45 %	25 %	15 %	100 %
Månedlig	8 %	60 %	14 %	18 %	100 %
Sjeldnere	7 %	52 %	13 %	28 %	100 %
Aldri	9 %	32 %	14 %	45 %	100 %

Tabell C- 6: Har du tilgang til en oversikt på internett over dine reiser med tog, trikk eller båt?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	103	476	148	284	1 011
	10 %	47 %	15 %	28 %	100 %
Kjønn					
Mann	12 %	48 %	16 %	24 %	100 %
Kvinne	9 %	46 %	13 %	32 %	100 %
Alder					
snitt:	42,0	43,3	38,5	48,1	43,8
15 - 17 år	8 %	42 %	34 %	16 %	100 %
18 - 24 år	11 %	46 %	29 %	13 %	100 %
25 - 34 år	14 %	54 %	17 %	16 %	100 %
35 - 44 år	10 %	43 %	8 %	38 %	100 %
45 - 54 år	9 %	50 %	12 %	29 %	100 %
55 - 64 år	9 %	47 %	8 %	36 %	100 %
65 år og mer	8 %	40 %	18 %	34 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	12 %	46 %	9 %	33 %	100 %
Midt	9 %	45 %	16 %	30 %	100 %
Vest	12 %	45 %	14 %	30 %	100 %
Sør	11 %	47 %	14 %	28 %	100 %
Øst	8 %	47 %	15 %	30 %	100 %
Oslo fylke	11 %	55 %	17 %	17 %	100 %
Type bosted					
Spredt bebyggelse	13 %	43 %	10 %	34 %	100 %
Tettsted	10 %	45 %	14 %	31 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	7 %	45 %	15 %	33 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	12 %	50 %	18 %	21 %	100 %
Oslo by	12 %	55 %	15 %	18 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	9 %	46 %	18 %	28 %	100 %
I privat sektor	11 %	48 %	14 %	28 %	100 %
I offentlig sektor	11 %	48 %	12 %	29 %	100 %
Jobber i transportnæringen	13 %	39 %	13 %	34 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	13 %	37 %	23 %	27 %	100 %
Bruk av kollektivtransport, inkl. tog					
minst 4 dager / uke	13 %	48 %	24 %	15 %	100 %
Ukentlig	16 %	51 %	20 %	13 %	100 %
Månedlig	9 %	58 %	9 %	24 %	100 %
Sjeldnere	9 %	38 %	12 %	41 %	100 %
Aldri	0 %	36 %	9 %	55 %	100 %
Lange reiser med tog					
minst 4 dager / uke	28 %	56 %	17 %	0 %	100 %
Ukentlig	14 %	59 %	27 %	0 %	100 %
Månedlig	14 %	55 %	18 %	14 %	100 %
Sjeldnere	11 %	47 %	15 %	26 %	100 %
Aldri	5 %	41 %	11 %	43 %	100 %
Flerreisekort for kollektivtransport					
Ja	13 %	50 %	20 %	18 %	100 %
Nei	9 %	45 %	12 %	34 %	100 %
Profil på internett					
Ja	11 %	47 %	16 %	26 %	100 %
Nei	8 %	48 %	11 %	33 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	33 %	33 %	19 %	14 %	100 %
Månedlig	16 %	49 %	17 %	19 %	100 %
Sjeldnere	9 %	48 %	14 %	29 %	100 %
Aldri	6 %	35 %	13 %	47 %	100 %

Tabell C- 7: Har du tilgang til en oversikt på internett over dine reiser med fly?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	319	321	181	190	1 011
	32 %	32 %	18 %	19 %	100 %
Kjønn					
Mann	35 %	30 %	18 %	17 %	100 %
Kvinne	28 %	33 %	18 %	21 %	100 %
Alder					
snitt:	44,0	44,0	39,6	47,0	43,8
15 - 17 år	15 %	23 %	38 %	25 %	100 %
18 - 24 år	25 %	34 %	30 %	12 %	100 %
25 - 34 år	37 %	35 %	18 %	11 %	100 %
35 - 44 år	34 %	26 %	19 %	22 %	100 %
45 - 54 år	34 %	34 %	13 %	19 %	100 %
55 - 64 år	34 %	33 %	10 %	22 %	100 %
65 år og mer	23 %	32 %	20 %	25 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	37 %	30 %	15 %	17 %	100 %
Midt	30 %	27 %	22 %	21 %	100 %
Vest	31 %	28 %	24 %	17 %	100 %
Sør	27 %	37 %	14 %	23 %	100 %
Øst	28 %	36 %	16 %	20 %	100 %
Oslo fylke	44 %	29 %	15 %	12 %	100 %
Type bosted					
Spredd bebyggelse	27 %	31 %	14 %	27 %	100 %
Tettsted	26 %	32 %	20 %	22 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	29 %	33 %	18 %	20 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	36 %	32 %	20 %	11 %	100 %
Oslo by	45 %	29 %	14 %	12 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	18 %	35 %	22 %	24 %	100 %
I privat sektor	42 %	28 %	16 %	13 %	100 %
I offentlig sektor	29 %	33 %	16 %	21 %	100 %
Jobber i transportnæringen	34 %	18 %	29 %	18 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	45 %	17 %	17 %	21 %	100 %
Bruk av kollektivtransport, inkl. fly					
minst 4 dager / uke	42 %	29 %	19 %	10 %	100 %
Ukentlig	36 %	30 %	23 %	11 %	100 %
Månedlig	38 %	36 %	11 %	14 %	100 %
Sjeldnere	23 %	30 %	20 %	27 %	100 %
Aldri	0 %	36 %	14 %	50 %	100 %
Lange reiser med fly					
minst 4 dager / uke	60 %	40 %	0 %	0 %	100 %
Ukentlig	69 %	15 %	15 %	0 %	100 %
Månedlig	63 %	16 %	16 %	5 %	100 %
Sjeldnere	32 %	36 %	18 %	14 %	100 %
Aldri	11 %	32 %	20 %	37 %	100 %
Flerreisekort for kollektivtransport					
Ja	38 %	33 %	17 %	12 %	100 %
Nei	28 %	31 %	18 %	22 %	100 %
Profil på internett					
Ja	34 %	29 %	19 %	17 %	100 %
Nei	26 %	37 %	15 %	22 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	67 %	14 %	10 %	10 %	100 %
Månedlig	59 %	24 %	12 %	6 %	100 %
Sjeldnere	27 %	35 %	20 %	18 %	100 %
Aldri	7 %	28 %	15 %	50 %	100 %

Tabell C- 8: Har du tilgang til en oversikt på internett over dine reiser med drosje?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	16	526	138	330	1 010
	2 %	52 %	14 %	33 %	100 %
Kjønn					
Mann	2 %	54 %	15 %	29 %	100 %
Kvinne	1 %	50 %	13 %	36 %	100 %
Alder					
snitt:	45,9	43,4	40,7	45,5	43,8
15 - 17 år	0 %	31 %	38 %	31 %	100 %
18 - 24 år	4 %	53 %	19 %	24 %	100 %
25 - 34 år	1 %	61 %	12 %	26 %	100 %
35 - 44 år	1 %	49 %	11 %	40 %	100 %
45 - 54 år	1 %	56 %	13 %	30 %	100 %
55 - 64 år	3 %	52 %	7 %	37 %	100 %
65 år og mer	2 %	42 %	20 %	36 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	1 %	54 %	14 %	31 %	100 %
Midt	1 %	49 %	18 %	32 %	100 %
Vest	0 %	52 %	14 %	34 %	100 %
Sør	4 %	47 %	15 %	34 %	100 %
Øst	2 %	50 %	14 %	35 %	100 %
Oslo fylke	2 %	67 %	7 %	24 %	100 %
Type bosted					
Spredt bebyggelse	3 %	47 %	11 %	38 %	100 %
Tettsted	1 %	48 %	12 %	38 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	1 %	47 %	18 %	35 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	2 %	58 %	15 %	25 %	100 %
Oslo by	2 %	68 %	8 %	23 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	2 %	47 %	18 %	32 %	100 %
I privat sektor	1 %	54 %	12 %	33 %	100 %
I offentlig sektor	1 %	54 %	12 %	33 %	100 %
Jobber i transportnæringen	3 %	38 %	15 %	44 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	7 %	31 %	21 %	41 %	100 %
Bruk av kollektivtransport, inkl. drosje					
minst 4 dager / uke	1 %	55 %	20 %	25 %	100 %
Ukentlig	3 %	56 %	19 %	22 %	100 %
Månedlig	1 %	64 %	8 %	27 %	100 %
Sjeldnere	2 %	42 %	13 %	43 %	100 %
Aldri	0 %	36 %	5 %	59 %	100 %
Lange reiser med fly					
minst 4 dager / uke	0 %	80 %	0 %	20 %	100 %
Ukentlig	7 %	50 %	29 %	14 %	100 %
Månedlig	2 %	59 %	16 %	22 %	100 %
Sjeldnere	2 %	55 %	12 %	31 %	100 %
Aldri	1 %	40 %	15 %	43 %	100 %
Profil på internett					
Ja	2 %	53 %	15 %	31 %	100 %
Nei	2 %	50 %	12 %	36 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	5 %	55 %	25 %	15 %	100 %
Månedlig	2 %	64 %	12 %	23 %	100 %
Sjeldnere	2 %	52 %	14 %	33 %	100 %
Aldri	2 %	30 %	17 %	50 %	100 %

Tabell C- 9: Har du tilgang til en oversikt på internett over dine bompasseringer med bil?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	291	305	240	176	1 012
	29 %	30 %	24 %	17 %	100 %
Kjønn					
Mann	35 %	27 %	23 %	15 %	100 %
Kvinne	22 %	33 %	25 %	20 %	100 %
Alder					
snitt:	46,9	43,2	42,3	41,8	43,8
15 - 17 år	5 %	21 %	44 %	31 %	100 %
18 - 24 år	10 %	37 %	30 %	23 %	100 %
25 - 34 år	32 %	35 %	17 %	16 %	100 %
35 - 44 år	34 %	21 %	29 %	16 %	100 %
45 - 54 år	27 %	33 %	21 %	19 %	100 %
55 - 64 år	38 %	31 %	19 %	13 %	100 %
65 år og mer	30 %	27 %	25 %	18 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	9 %	38 %	14 %	38 %	100 %
Midt	25 %	30 %	31 %	13 %	100 %
Vest	33 %	28 %	26 %	13 %	100 %
Sør	24 %	29 %	30 %	17 %	100 %
Øst	33 %	30 %	22 %	16 %	100 %
Oslo fylke	41 %	29 %	13 %	17 %	100 %
Type bosted					
Spredt bebyggelse	25 %	32 %	23 %	20 %	100 %
Tettsted	30 %	28 %	26 %	17 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	27 %	30 %	26 %	18 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	26 %	33 %	25 %	16 %	100 %
Oslo by	40 %	29 %	13 %	18 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	20 %	33 %	28 %	20 %	100 %
I privat sektor	35 %	30 %	22 %	13 %	100 %
I offentlig sektor	29 %	28 %	22 %	20 %	100 %
Jobber i transportnæringen	50 %	13 %	18 %	18 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	41 %	24 %	21 %	14 %	100 %
Hvor ofte er du bilfører					
minst 4 dager / uke	36 %	26 %	22 %	16 %	100 %
Ukentlig	31 %	29 %	28 %	11 %	100 %
Månedlig	25 %	43 %	26 %	6 %	100 %
Sjeldnere	16 %	41 %	20 %	23 %	100 %
Aldri	3 %	37 %	26 %	34 %	100 %
Profil på internett					
Ja	27 %	31 %	24 %	18 %	100 %
Nei	33 %	28 %	22 %	16 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	38 %	29 %	19 %	14 %	100 %
Månedlig	32 %	36 %	18 %	14 %	100 %
Sjeldnere	29 %	29 %	25 %	17 %	100 %
Aldri	16 %	31 %	25 %	28 %	100 %

Tabell C- 10: Har du aktivt valgt å få oversikt over dine reiser på internett?

	Ja	Nei	Vet ikke	Ikke aktuelt	SUM
N, vektet:	147	656	99	109	1 011
	15 %	65 %	10 %	11 %	100 %
Kjønn					
Mann	16 %	66 %	10 %	8 %	100 %
Kvinne	13 %	64 %	9 %	13 %	100 %
Alder					
snitt:	47,0	43,7	36,8	46,1	43,8
15 - 17 år	3 %	58 %	21 %	18 %	100 %
18 - 24 år	5 %	71 %	16 %	8 %	100 %
25 - 34 år	15 %	66 %	15 %	5 %	100 %
35 - 44 år	17 %	60 %	9 %	14 %	100 %
45 - 54 år	14 %	66 %	9 %	11 %	100 %
55 - 64 år	19 %	65 %	3 %	13 %	100 %
65 år og mer	15 %	65 %	9 %	11 %	100 %
Bostedsregion					
Nord	14 %	57 %	9 %	20 %	100 %
Midt	16 %	60 %	9 %	15 %	100 %
Vest	13 %	73 %	10 %	4 %	100 %
Sør	16 %	62 %	8 %	14 %	100 %
Øst	14 %	68 %	9 %	9 %	100 %
Oslo fylke	15 %	62 %	15 %	7 %	100 %
Type bosted					
Spredt bebyggelse	14 %	69 %	3 %	14 %	100 %
Tettsted	14 %	63 %	10 %	13 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	15 %	62 %	10 %	13 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	15 %	69 %	11 %	5 %	100 %
Oslo by	16 %	61 %	16 %	8 %	100 %
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	9 %	69 %	10 %	12 %	100 %
I privat sektor	19 %	61 %	11 %	8 %	100 %
I offentlig sektor	14 %	66 %	7 %	13 %	100 %
Jobber i transportnæringen	21 %	50 %	13 %	16 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	33 %	40 %	13 %	13 %	100 %
Profil på internett					
Ja	14 %	64 %	11 %	10 %	100 %
Nei	15 %	66 %	8 %	12 %	100 %
Kjøp av reisebilletter på internett					
Minst ukentlig	45 %	40 %	5 %	10 %	100 %
Månedlig	24 %	63 %	9 %	4 %	100 %
Sjeldnere	12 %	66 %	11 %	11 %	100 %
Aldri	7 %	62 %	5 %	26 %	100 %
Har oversikt over ...					
reiser med buss	38 %	46 %	12 %	4 %	100 %
reiser med tog, bane, trikk el. båt	47 %	44 %	9 %	1 %	100 %
reiser med fly	39 %	48 %	10 %	3 %	100 %
reiser med drosje	38 %	44 %	19 %	0 %	100 %
bompasseringer med bil	28 %	52 %	14 %	5 %	100 %
Har oversikt over bare ...					
reiser med buss	11 %	67 %	11 %	11 %	100 %
reiser med tog, bane, trikk el. båt	10 %	70 %	20 %	0 %	100 %
reiser med fly	26 %	60 %	8 %	6 %	100 %
bompasseringer med bil	11 %	64 %	15 %	10 %	100 %

Tabell C- 11: Kjenner du til programvare ("mine venner") der du registrerer deg og velger hvilke personer du ønsker å vite hvor er, samtidig som du velger hvem som får vite hvor du er?

	Ja, jeg benytter slike muligheter i dag	Ja litt, jeg har hørt/lest om eller erfart slike muligheter	Nei, dette kjenner jeg ikke til	SUM
N, vektet:	11 1 %	353 35 %	647 64 %	1 011 100 %
Kjønn				
Mann	1 %	36 %	63 %	100 %
Kvinne	1 %	34 %	65 %	100 %
Alder				
snitt:	47,9	42,7	44,3	43,8
15 - 17 år	3 %	31 %	67 %	100 %
18 - 24 år	1 %	28 %	71 %	100 %
25 - 34 år	2 %	44 %	55 %	100 %
35 - 44 år	1 %	37 %	63 %	100 %
45 - 54 år	0 %	37 %	63 %	100 %
55 - 64 år	2 %	36 %	62 %	100 %
65 år og mer	2 %	21 %	77 %	100 %
Bostedsregion				
Nord	1 %	37 %	62 %	100 %
Midt	2 %	31 %	67 %	100 %
Vest	2 %	32 %	66 %	100 %
Sør	1 %	36 %	63 %	100 %
Øst	0 %	34 %	66 %	100 %
Oslo fylke	1 %	43 %	56 %	100 %
Type bosted				
Spredt bebyggelse	1 %	36 %	63 %	100 %
Tettsted	1 %	31 %	68 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	2 %	34 %	65 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	36 %	63 %	100 %
Oslo by	1 %	44 %	55 %	100 %
Yrkesaktivitet				
Ikke i arbeid	2 %	28 %	70 %	100 %
I privat sektor	1 %	39 %	61 %	100 %
I offentlig sektor	1 %	36 %	63 %	100 %
Jobber i transportnæringen	3 %	34 %	63 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	0 %	59 %	41 %	100 %

Tabell C- 12: Hvor enig er du i utsagnet "Jeg ønsker å benytte meg av muligheten til å vite hvor andre er"?

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
N, vektet:	17	147	184	569	93	1 010
	2 %	15 %	18 %	56 %	9 %	100 %
Kjønn						
Mann	2 %	16 %	18 %	55 %	9 %	100 %
Kvinne	1 %	13 %	18 %	58 %	10 %	100 %
Alder						
snitt:	33,9	40,2	41,3	45,7	44,2	43,8
15 - 17 år	10 %	33 %	31 %	23 %	3 %	100 %
18 - 24 år	4 %	25 %	19 %	43 %	9 %	100 %
25 - 34 år	1 %	12 %	21 %	57 %	8 %	100 %
35 - 44 år	1 %	13 %	20 %	52 %	15 %	100 %
45 - 54 år	2 %	10 %	16 %	66 %	5 %	100 %
55 - 64 år	1 %	12 %	11 %	68 %	8 %	100 %
65 år og mer	1 %	16 %	23 %	48 %	12 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	1 %	16 %	14 %	59 %	9 %	100 %
Midt	1 %	16 %	19 %	54 %	11 %	100 %
Vest	2 %	15 %	20 %	56 %	8 %	100 %
Sør	2 %	15 %	17 %	57 %	9 %	100 %
Øst	2 %	12 %	17 %	58 %	11 %	100 %
Oslo fylke	1 %	17 %	23 %	55 %	4 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	2 %	15 %	17 %	60 %	7 %	100 %
Tettsted	2 %	14 %	16 %	58 %	9 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	2 %	15 %	18 %	53 %	13 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	14 %	21 %	56 %	9 %	100 %
Oslo by	1 %	16 %	21 %	58 %	4 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	2 %	20 %	19 %	49 %	11 %	100 %
I privat sektor	2 %	13 %	20 %	59 %	6 %	100 %
I offentlig sektor	1 %	12 %	16 %	59 %	12 %	100 %
Jobber i transportnæringen	5 %	18 %	8 %	55 %	13 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	3 %	13 %	27 %	47 %	10 %	100 %

Tabell C- 13: Hvor enig er du i utsagnet "Jeg vil la andre få vite hvor jeg er" (du bestemmer når denne tjenesten er aktiv)?

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
N, vektet:	29	165	188	544	86	1 012
	3 %	16 %	19 %	54 %	8 %	100 %
Kjønn						
Mann	4 %	17 %	20 %	52 %	7 %	100 %
Kvinne	2 %	15 %	17 %	55 %	10 %	100 %
Alder						
snitt:	51,0	42,2	41,5	44,3	46,4	43,8
15 - 17 år	8 %	34 %	37 %	18 %	3 %	100 %
18 - 24 år	1 %	26 %	23 %	45 %	5 %	100 %
25 - 34 år	1 %	13 %	17 %	61 %	7 %	100 %
35 - 44 år	1 %	13 %	16 %	56 %	14 %	100 %
45 - 54 år	3 %	11 %	19 %	62 %	5 %	100 %
55 - 64 år	6 %	17 %	13 %	57 %	7 %	100 %
65 år og mer	4 %	21 %	22 %	37 %	16 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	5 %	19 %	14 %	49 %	12 %	100 %
Midt	2 %	16 %	18 %	54 %	10 %	100 %
Vest	2 %	18 %	17 %	57 %	7 %	100 %
Sør	1 %	19 %	22 %	52 %	5 %	100 %
Øst	5 %	14 %	18 %	51 %	11 %	100 %
Oslo fylke	0 %	14 %	20 %	60 %	6 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	4 %	14 %	25 %	50 %	7 %	100 %
Tettsted	5 %	18 %	16 %	54 %	8 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	3 %	15 %	19 %	51 %	12 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	1 %	20 %	16 %	55 %	8 %	100 %
Oslo by	0 %	12 %	20 %	61 %	7 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	5 %	19 %	21 %	47 %	9 %	100 %
I privat sektor	2 %	16 %	18 %	58 %	6 %	100 %
I offentlig sektor	2 %	15 %	17 %	54 %	12 %	100 %
Jobber i transportnæringen	3 %	18 %	15 %	54 %	10 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	0 %	17 %	31 %	41 %	10 %	100 %

Vedlegg D: Opplevelse av risiko

Tabeller til kapittel 6.

TABELL D-1:	HVILKE TO HENDELSER FRYKTER DU MEST? ANDEL SOM KRYSSET AV FOR DE ULIKE HENDELSENE	2
TABELL D-2:	HVOR OFTE BEKYMRER DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR TRAFIKKULYKKE?	2
TABELL D-3:	HVOR OFTE BEKYMRER DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR KRIMINALITET ELLER OVERFALL?	2
TABELL D-4:	HVOR OFTE BEKYMRER DU DEG FOR Å BLI UTSATT FOR TERROR ELLER MISBRUK AV INFORMASJON?	3
TABELL D-5:	HVOR OFTE BEKYMRER DU DEG FOR AT INFORMASJON OM DEG/DINE REISER KAN BLI MISBRUKT?	3
TABELL D-6:	HVOR STORE KONSEKVENSER VIL DU SI AT DET HAR OM UVEDKOMMENDE FÅR TILGANG TIL OPPLYSNINGER OM DEG?	4

Tabell D-1: Hvilke to hendelser frykter du mest? Andel som krysset av for de ulike hendelsene

	Brann	Terror	Trafikk-ulykke	Volds-kriminalitet	Sykdom / helsesvikt	Ingen av disse
N, vektet:	428	102	530	244	600	59
	42 %	10 %	52 %	24 %	59 %	6 %
Kjønn						
Mann	40 %	9 %	51 %	26 %	59 %	7 %
Kvinne	45 %	11 %	54 %	22 %	59 %	4 %
Alder						
snitt:	45,5	38,4	43,6	40,9	44,7	44,2
15 - 17 år	31 %	46 %	41 %	26 %	46 %	5 %
18 - 24 år	38 %	14 %	54 %	37 %	51 %	3 %
25 - 34 år	40 %	6 %	55 %	30 %	60 %	4 %
35 - 44 år	35 %	7 %	54 %	22 %	63 %	10 %
45 - 54 år	48 %	11 %	54 %	15 %	58 %	7 %
55 - 64 år	47 %	6 %	49 %	24 %	60 %	7 %
65 år og mer	48 %	10 %	50 %	21 %	68 %	1 %
Bostedsregion						
Nord	42 %	8 %	61 %	16 %	64 %	4 %
Midt	47 %	6 %	62 %	20 %	55 %	5 %
Vest	38 %	8 %	53 %	25 %	60 %	8 %
Sør	42 %	16 %	46 %	22 %	61 %	7 %
Øst	46 %	13 %	54 %	27 %	55 %	2 %
Oslo	38 %	4 %	39 %	31 %	65 %	11 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	46 %	14 %	55 %	18 %	53 %	8 %
Tettsted	43 %	9 %	58 %	21 %	58 %	5 %
By med færre enn 50 000 innb.	40 %	12 %	56 %	25 %	58 %	4 %
By med mer enn 50 000 innb.	44 %	10 %	47 %	27 %	63 %	5 %
Oslo by	36 %	4 %	39 %	32 %	66 %	12 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	48 %	13 %	53 %	25 %	54 %	3 %
I privat sektor	42 %	9 %	49 %	24 %	60 %	8 %
I offentlig sektor	38 %	9 %	56 %	23 %	63 %	6 %
Jobber i transportnæringen	33 %	13 %	61 %	18 %	67 %	5 %
Jobber med datasikkerhet	52 %	14 %	38 %	28 %	48 %	10 %

Tabell D-2: Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for trafikkulykke?

	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Ikke aktuelt	SUM
Bekymring når en ferdes ...						
til fots, med sykkel, rullestol etc	8 %	8 %	52 %	31 %	1 %	100 %
med buss eller drosje	2 %	6 %	61 %	28 %	3 %	100 %
med tog eller båt	1 %	3 %	59 %	32 %	5 %	100 %
med fly	1 %	6 %	65 %	24 %	4 %	100 %
med privatbil	13 %	24 %	48 %	15 %	0 %	100 %

Tabell D-3: Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall?

	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Ikke aktuelt	SUM
Bekymring når en ferdes ...						
til fots, med sykkel, rullestol etc	6 %	10 %	46 %	37 %	1 %	100 %
med buss eller drosje	1 %	5 %	46 %	45 %	3 %	100 %
med tog eller båt	1 %	2 %	45 %	48 %	4 %	100 %
med fly	0 %	1 %	42 %	53 %	3 %	100 %
med privatbil	2 %	2 %	40 %	54 %	2 %	100 %

Tabell D-4: Hvor ofte bekymrer du deg for å bli utsatt for terror eller misbruk av informasjon?

	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	Ikke aktuelt	SUM
terror	1 %	3 %	38 %	56 %	2 %	100 %
misbruk av informasjon	3 %	9 %	51 %	36 %	1 %	100 %

Tabell D-5: Hvor ofte bekymrer du deg for at informasjon om deg/dine reiser kan bli misbrukt?

	minst 4 dager / uke	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri	SUM
N, vektet:	30	92	511	364	14	1011
	3 %	9 %	51 %	36 %	1 %	100 %
Kjønn						
Mann	4 %	8 %	51 %	37 %	1 %	100 %
Kvinne	2 %	10 %	50 %	35 %	2 %	100 %
Alder						
snitt:	39,4	42,5	42,4	46,4	43,3	43,8
15 - 17 år	8 %	11 %	45 %	34 %	3 %	100 %
18 - 24 år	1 %	10 %	53 %	34 %	3 %	100 %
25 - 34 år	4 %	11 %	61 %	24 %	1 %	100 %
35 - 44 år	4 %	7 %	53 %	35 %	1 %	100 %
45 - 54 år	2 %	11 %	49 %	37 %	2 %	100 %
55 - 64 år	2 %	8 %	45 %	43 %	2 %	100 %
65 år og mer	2 %	9 %	43 %	45 %	2 %	100 %
Bostedsregion						
Nord	0 %	11 %	45 %	42 %	2 %	100 %
Midt	4 %	9 %	48 %	39 %	1 %	100 %
Vest	3 %	11 %	45 %	38 %	3 %	100 %
Sør	3 %	8 %	52 %	36 %	1 %	100 %
Øst	3 %	7 %	58 %	31 %	1 %	100 %
Oslo	2 %	11 %	49 %	36 %	1 %	100 %
Type bosted						
Spredt bebyggelse	3 %	8 %	52 %	36 %	1 %	100 %
Tettsted	4 %	7 %	51 %	36 %	3 %	100 %
By med færre enn 50 000 innb.	2 %	8 %	47 %	42 %	1 %	100 %
By med mer enn 50 000 innb.	3 %	12 %	54 %	30 %	2 %	100 %
Oslo by	3 %	12 %	50 %	36 %	0 %	100 %
Yrkesaktivitet						
Ikke i arbeid	3 %	6 %	49 %	40 %	2 %	100 %
I privat sektor	3 %	9 %	53 %	33 %	1 %	100 %
I offentlig sektor	3 %	12 %	48 %	35 %	1 %	100 %
Jobber i transportnæringen	3 %	3 %	58 %	37 %	0 %	100 %
Jobber med datasikkerhet	7 %	7 %	61 %	25 %	0 %	100 %
Erfaringer med personopplysninger på avveie						
Har hendt meg selv	6 %	13 %	49 %	31 %	1 %	100 %
Har hendt familie/venner	9 %	14 %	49 %	27 %	1 %	100 %
Har aldri tenkt på det	3 %	9 %	44 %	42 %	2 %	100 %
Bruk av internett						
Har egen profil	3 %	9 %	53 %	33 %	2 %	100 %
Handler varer eller tjenester minst	4 %	11 %	51 %	34 %	0 %	100 %
Handler reisebilletter minst	3 %	12 %	56 %	29 %	1 %	100 %
Har minst én reiseoversikt	3 %	11 %	53 %	32 %	1 %	100 %
Har aktivt valgt reiseoversikt	4 %	9 %	51 %	36 %	1 %	100 %

Tabell D-6: *Hvor store konsekvenser vil du si at det har om uvedkommende får tilgang til opplysninger om deg?*

Gjennomsnittsverdi for skala fra 1 til 5, der 1 betyr "Ubetydelige eller ingen konsekvenser", og 5 betyr "Svært store konsekvenser"

	helse	økonomi	person- nummer	hvor du er eller har vært	kjøpevaner
Gjennomsnitt, vektet:	2,7	3,2	4,3	2,9	2,6
Kjønn					
Mann	2,6	3,2	4,2	2,9	2,6
Kvinne	2,9	3,3	4,4	2,9	2,6
Alder					
15 - 17 år	2,4	3,2	4,0	3,1	2,4
18 - 24 år	2,7	3,4	4,2	3,4	2,9
25 - 34 år	2,7	3,3	4,2	2,9	2,7
35 - 44 år	2,8	3,3	4,4	2,8	2,7
45 - 54 år	2,8	3,2	4,3	2,8	2,5
55 - 64 år	2,8	3,2	4,4	2,9	2,6
65 år og mer	2,3	3,0	4,2	2,7	2,5
Bostedsregion					
Nord	2,8	3,1	4,3	3,0	2,6
Midt	2,7	3,2	4,2	2,8	2,6
Vest	2,6	3,2	4,4	2,8	2,6
Sør	2,8	3,3	4,2	2,9	2,7
Øst	2,7	3,2	4,4	2,8	2,6
Oslo	2,8	3,4	4,4	3,1	2,7
Type bosted					
Spredt bebyggelse	2,6	3,2	4,4	2,8	2,5
Tettsted	2,8	3,3	4,4	2,9	2,7
By med færre enn 50 000 innb.	2,6	3,1	4,2	2,8	2,7
By med mer enn 50 000 innb.	2,8	3,3	4,2	2,9	2,6
Oslo by	2,8	3,4	4,4	3,0	2,7
Yrkesaktivitet					
Ikke i arbeid	2,5	3,1	4,2	2,9	2,5
I privat sektor	2,7	3,3	4,3	2,9	2,7
I offentlig sektor	2,9	3,3	4,4	2,9	2,7
Jobber i transportnæringen	2,5	3,1	4,4	2,6	2,6
Jobber med datasikkerhet	2,8	3,5	4,1	3,3	3,1
Erfaringer med personopplysninger på avveie					
Har hendt meg selv	3,2	3,5	4,4	3,2	3,0
Har hendt familie/venner	3,1	3,6	4,5	3,2	3,0
Har aldri tenkt på det	2,6	3,0	4,3	2,6	2,5
Bruk av internett					
Har egen profil	2,8	3,3	4,3	2,9	2,7
Handler varer eller tjenester minst månedlig	2,8	3,3	4,3	2,9	2,7
Handler reisebilletter minst månedlig	2,8	3,4	4,2	2,9	2,7
Har minst én reiseoversikt	2,7	3,4	4,4	3,0	2,7
Har aktivt valgt reiseoversikt	2,9	3,5	4,4	3,0	2,7
Bekymring for misbruk av informasjon					
Ukentlig	3,6	3,9	4,6	3,6	3,5
Månedlig	2,9	3,5	4,4	3,1	2,9
Sjeldnere	2,8	3,3	4,3	3,0	2,7
Aldri	2,5	3,0	4,2	2,6	2,4
Ikke aktuelt	2,9	3,3	4,5	3,1	2,8

Vedlegg E: Tillit

Tabeller til kapittel 7.

TABELL E-1:	VURDERING AV UTSAGN OM DATA- OG INFORMASJONSSIKKERHET.....	2
TABELL E-2:	JEG ER BEKYMRET FOR AT FRIVILLIGE ORGANISASJONER HAR TILGANG TIL OG KOBLER ULIKE DATAREGISTRE	3
TABELL E-3:	JEG ER BEKYMRET FOR AT KOMMERSIELLE INTERESSER HAR TILGANG TIL OG KOBLER ULIKE DATAREGISTRE	4
TABELL E-4:	JEG ER BEKYMRET FOR AT KRIMINELLE HAR TILGANG TIL OG KOBLER ULIKE DATAREGISTRE	5
TABELL E-5:	HVOR SANNSYNLIG TROR DU DET ER AT ANSATTE SØKER OPP INFORMASJON DE STRENGT TATT IKKE HAR BRUK FOR:?	6
TABELL E-6:	INFORMASJONSSIKKERHET I BUSSELSKAP	7
TABELL E-7:	INFORMASJONSSIKKERHET I BOMSELSKAP	8
TABELL E-8:	INFORMASJONSSIKKERHET I PARKERINGSSKAP	9
TABELL E-9:	TILTRO TIL FORSVARLIG HÅNDTERING AV REISEOPPLYSNINGER	9
TABELL E-10:	METODENE SOM BENYTTES FOR DATAOVERFØRING SIKRER AT DATA OM MINE REISER IKKE KOMMER TIL UVEDKOMMENDE	10
TABELL E- 11:	JEG STOLER PÅ AT OPPLYSNINGER OM MEG SOM ER SAMLET INN NÅR JEG REISER BEHANDLES FORSVARLIG OG KONFIDENSIELT	11
TABELL E- 12:	TRANSPORTSELSKAPENE HAR TILSTREKkelig KOMPETANSE OG RUTINER TIL AT OPPLYSNINGER OM MEG BEHANDLES FORSVARLIG OG KONFIDENSIELT	12
TABELL E- 13:	JEG STOLER PÅ AT MINE REISEOPPLYSNINGER SLETTES HOS TRANSPORTSELSKAPENE NÅR DET IKKE LENGER ER BRUK FOR DEM	13
TABELL E- 14:	JEG HAR STØRRE TILTRO TIL FORSVARLIG BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER I STORE KJENTE TRANSPORTSELSKAP ENN I SMÅ SELSKAP	14
TABELL E- 15:	AVVEINING MELLOM Å GI OPPLYSNINGER OG Å OPPNÅ FORDELER.....	15
TABELL E- 16:	JEG ØNSKER AT OPPLYSNINGER OM MINE REISER MED ULIKE TRANSPORTSELSKAP KAN SAMLES I EN FELLES OVERSIKT.....	16
TABELL E- 17:	JEG OPPGIR GJERNE DATA OM MEG SELV VIA INTERNETT, HVIS DET GIR MEG PRISRABATT ELLER ANDRE REISEFORDELER	17
TABELL E- 18:	DET ER VIKTIG FOR MEG AT JEG KAN REISE ANONYMT I NORGE, DVS. UTEN AT INFORMASJON OM MINE REISER REGISTRERES	18
TABELL E- 19:	JEG FORETREKKER LØSNINGER SOM GIR AUTOMATISK BETALING FRA BILEIER FOR BOMPENGER OG FERGE	19

Tabell E-1: Vurdering av utsagn om data- og informasjonssikkerhet

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Jeg er bekymret for at frivillige organisasjoner har tilgang til og kobler ulike dataregistre	20 %	37 %	23 %	6 %	14 %	100 %
Jeg er bekymret for at kommersielle interesser har tilgang til og kobler ulike dataregistre	28 %	43 %	14 %	3 %	10 %	100 %
Jeg er bekymret for at kriminelle har tilgang til og kobler ulike dataregistre	37 %	41 %	11 %	3 %	8 %	100 %

Tabell E-2: Jeg er bekymret for at frivillige organisasjoner har tilgang til og kobler ulike dataregistre

		Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:		199	378	231	59	144	1 011	
		20 %	37 %	23 %	6 %	14 %	100 %	0,42
Kjønn								
	Mann	21 %	41 %	21 %	6 %	11 %	100 %	0,49
	Kvinne	18 %	34 %	25 %	5 %	17 %	100 %	0,35
Alder								
	snitt:	49,3	44,9	40,9	40,1	39,5	43,8	
	15 - 17 år	3 %	26 %	33 %	8 %	31 %	100 %	- 0,18
	18 - 24 år	12 %	26 %	34 %	8 %	21 %	100 %	- 0,01
	25 - 34 år	14 %	40 %	26 %	6 %	14 %	100 %	0,31
	35 - 44 år	17 %	42 %	18 %	7 %	16 %	100 %	0,43
	45 - 54 år	22 %	39 %	23 %	5 %	11 %	100 %	0,50
	55 - 64 år	28 %	36 %	19 %	5 %	12 %	100 %	0,63
	65 år og mer	28 %	42 %	18 %	2 %	9 %	100 %	0,77
Bostedsregion								
	Nord	18 %	35 %	22 %	4 %	20 %	100 %	0,41
	Midt	19 %	38 %	21 %	4 %	18 %	100 %	0,49
	Vest	21 %	36 %	27 %	6 %	10 %	100 %	0,39
	Sør	18 %	38 %	22 %	7 %	16 %	100 %	0,39
	Øst	21 %	39 %	21 %	6 %	14 %	100 %	0,49
	Oslo fylke	19 %	38 %	24 %	9 %	10 %	100 %	0,33
Type bosted								
	Spredt bebyggelse	20 %	41 %	25 %	3 %	11 %	100 %	0,49
	Tettsted	20 %	41 %	19 %	6 %	14 %	100 %	0,49
	By med færre enn 50 000 innb.	21 %	33 %	22 %	5 %	18 %	100 %	0,43
	By med mer enn 50 000 innb.	17 %	37 %	25 %	6 %	15 %	100 %	0,34
	Oslo by	19 %	36 %	25 %	9 %	10 %	100 %	0,31
Yrkesaktivitet								
	Ikke i arbeid	16 %	37 %	23 %	6 %	17 %	100 %	0,34
	I privat sektor	22 %	39 %	23 %	5 %	12 %	100 %	0,51
	I offentlig sektor	20 %	36 %	23 %	7 %	15 %	100 %	0,38
	Jobber i transportnæringen	15 %	40 %	40 %	3 %	3 %	100 %	0,25
	Jobber med datasikkerhet	27 %	43 %	17 %	7 %	7 %	100 %	0,67
Erfaringer med personopplysninger på								
	Har hendt meg selv	25 %	43 %	19 %	4 %	10 %	100 %	0,66
	Har hendt familie/venner	27 %	36 %	21 %	5 %	11 %	100 %	0,59
	Har aldri tenkt på det	19 %	39 %	22 %	6 %	14 %	100 %	0,43
Bruk av internett								
	Har egen profil	18 %	36 %	25 %	7 %	14 %	100 %	0,33
	Handler varer eller tjenester minst månedlig	17 %	40 %	24 %	6 %	11 %	100 %	0,38
	Handler reisebilletter minst månedlig	19 %	36 %	29 %	6 %	10 %	100 %	0,35
	Har minst én reiseoversikt	21 %	41 %	22 %	5 %	11 %	100 %	0,51
	Har aktivt valgt reiseoversikt	23 %	41 %	22 %	3 %	10 %	100 %	0,60
Bekymring for misbruk av informasjon								
	Ukentlig	38 %	38 %	3 %	10 %	10 %	100 %	0,90
	Månedlig	25 %	48 %	12 %	7 %	9 %	100 %	0,73
	Sjeldnere	19 %	41 %	24 %	3 %	12 %	100 %	0,48
	Aldri	18 %	30 %	25 %	9 %	18 %	100 %	0,23
	Ikke aktuelt	25 %	13 %	6 %	13 %	44 %	100 %	0,31

Tabell E-3: Jeg er bekymret for at kommersielle interesser har tilgang til og kobler ulike dataregistre

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	288	439	146	33	106	1 012	
	28 %	43 %	14 %	3 %	10 %	100 %	0,79
Kjønn							
Mann	31 %	43 %	15 %	4 %	7 %	100 %	0,82
Kvinne	25 %	44 %	14 %	2 %	14 %	100 %	0,76
Alder							
snitt:	48,0	43,5	42,0	42,4	36,2	43,8	
15 - 17 år	5 %	47 %	8 %	5 %	34 %	100 %	0,39
18 - 24 år	18 %	38 %	21 %	4 %	19 %	100 %	0,45
25 - 34 år	25 %	44 %	18 %	3 %	10 %	100 %	0,71
35 - 44 år	27 %	47 %	11 %	4 %	11 %	100 %	0,83
45 - 54 år	28 %	48 %	15 %	3 %	6 %	100 %	0,84
55 - 64 år	38 %	40 %	11 %	3 %	8 %	100 %	0,97
65 år og mer	40 %	39 %	15 %	2 %	4 %	100 %	1,00
Bostedsregion							
Nord	21 %	51 %	15 %	1 %	11 %	100 %	0,77
Midt	29 %	39 %	14 %	4 %	14 %	100 %	0,76
Vest	33 %	42 %	15 %	3 %	7 %	100 %	0,88
Sør	27 %	41 %	15 %	4 %	13 %	100 %	0,72
Øst	25 %	46 %	14 %	3 %	11 %	100 %	0,76
Oslo fylke	34 %	42 %	14 %	4 %	6 %	100 %	0,90
Type bosted							
Spredt bebyggelse	26 %	48 %	15 %	3 %	8 %	100 %	0,79
Tettsted	29 %	41 %	15 %	3 %	12 %	100 %	0,78
By med færre enn 50 000 innb.	28 %	43 %	13 %	3 %	14 %	100 %	0,80
By med mer enn 50 000 innb.	27 %	45 %	16 %	4 %	9 %	100 %	0,75
Oslo by	35 %	41 %	14 %	4 %	5 %	100 %	0,89
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	26 %	45 %	12 %	4 %	13 %	100 %	0,76
I privat sektor	30 %	43 %	16 %	2 %	9 %	100 %	0,84
I offentlig sektor	29 %	42 %	15 %	4 %	10 %	100 %	0,77
Jobber i transportnæringen	21 %	45 %	26 %	0 %	8 %	100 %	0,61
Jobber med datasikkerhet	31 %	38 %	17 %	7 %	7 %	100 %	0,69
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hentt meg selv	38 %	44 %	7 %	3 %	8 %	100 %	1,07
Har hentt familie/venner	41 %	35 %	13 %	2 %	9 %	100 %	1,00
Har aldri tenkt på det	24 %	48 %	14 %	4 %	10 %	100 %	0,75
Bruk av internett							
Har egen profil	27 %	42 %	16 %	4 %	11 %	100 %	0,73
Handler varer eller tjenester minst månedlig	28 %	44 %	16 %	3 %	9 %	100 %	0,79
Handler reisebilletter minst månedlig	27 %	42 %	20 %	4 %	7 %	100 %	0,68
Har minst én reiseoversikt	30 %	45 %	15 %	2 %	8 %	100 %	0,87
Har aktivt valgt reiseoversikt	30 %	46 %	16 %	1 %	7 %	100 %	0,88
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	57 %	30 %	7 %	0 %	7 %	100 %	1,37
Månedlig	44 %	42 %	9 %	0 %	5 %	100 %	1,22
Sjeldnere	27 %	49 %	13 %	3 %	9 %	100 %	0,84
Aldri	25 %	38 %	18 %	5 %	13 %	100 %	0,59
Ikke aktuelt	27 %	13 %	7 %	7 %	47 %	100 %	0,47

Tabell E-4: Jeg er bekymret for at kriminelle har tilgang til og kobler ulike dataregistre

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	374	415	111	29	82	1 011	
	37 %	41 %	11 %	3 %	8 %	100 %	0,98
Kjønn							
Mann	37 %	42 %	13 %	3 %	6 %	100 %	0,97
Kvinne	37 %	40 %	9 %	3 %	10 %	100 %	1,00
Alder							
snitt:	48,9	42,0	39,2	46,3	34,7	43,8	
15 - 17 år	23 %	35 %	15 %	0 %	28 %	100 %	0,65
18 - 24 år	20 %	41 %	19 %	4 %	16 %	100 %	0,55
25 - 34 år	26 %	51 %	11 %	3 %	9 %	100 %	0,87
35 - 44 år	34 %	46 %	10 %	2 %	8 %	100 %	0,99
45 - 54 år	41 %	40 %	11 %	3 %	5 %	100 %	1,05
55 - 64 år	47 %	36 %	8 %	4 %	5 %	100 %	1,13
65 år og mer	59 %	28 %	7 %	3 %	3 %	100 %	1,33
Bostedsregion							
Nord	30 %	45 %	14 %	2 %	8 %	100 %	0,88
Midt	35 %	44 %	8 %	2 %	11 %	100 %	1,02
Vest	38 %	40 %	13 %	2 %	7 %	100 %	1,00
Sør	41 %	37 %	8 %	4 %	10 %	100 %	1,04
Øst	39 %	40 %	11 %	3 %	8 %	100 %	1,02
Oslo fylke	31 %	44 %	13 %	5 %	6 %	100 %	0,85
Type bosted							
Spredt bebyggelse	36 %	47 %	12 %	1 %	4 %	100 %	1,04
Tettsted	39 %	41 %	10 %	3 %	8 %	100 %	1,01
By med færre enn 50 000 innb.	39 %	38 %	9 %	3 %	11 %	100 %	1,02
By med mer enn 50 000 innb.	36 %	40 %	12 %	2 %	10 %	100 %	0,95
Oslo by	33 %	43 %	13 %	5 %	7 %	100 %	0,84
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	38 %	38 %	11 %	3 %	9 %	100 %	0,99
I privat sektor	37 %	43 %	10 %	3 %	7 %	100 %	1,01
I offentlig sektor	36 %	40 %	12 %	3 %	8 %	100 %	0,95
Jobber i transportnæringen	21 %	47 %	26 %	0 %	5 %	100 %	0,63
Jobber med datasikkerhet	37 %	40 %	13 %	3 %	7 %	100 %	0,93
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	44 %	38 %	9 %	3 %	7 %	100 %	1,11
Har hendt familie/venner	49 %	34 %	11 %	1 %	5 %	100 %	1,20
Har aldri tenkt på det	45 %	36 %	9 %	3 %	7 %	100 %	1,11
Bruk av internett							
Har egen profil	34 %	41 %	12 %	3 %	9 %	100 %	0,92
Handler varer eller tjenester minst månedlig	34 %	44 %	12 %	3 %	7 %	100 %	0,95
Handler reisebilletter minst månedlig	35 %	42 %	15 %	2 %	6 %	100 %	0,92
Har minst én reiseoversikt	39 %	41 %	12 %	2 %	6 %	100 %	1,02
Har aktivt valgt reiseoversikt	39 %	44 %	11 %	0 %	6 %	100 %	1,11
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	73 %	17 %	3 %	0 %	7 %	100 %	1,60
Månedlig	54 %	34 %	8 %	1 %	3 %	100 %	1,32
Sjeldnere	37 %	43 %	11 %	3 %	6 %	100 %	1,02
Aldri	30 %	42 %	13 %	4 %	12 %	100 %	0,81
Ikke aktuelt	27 %	27 %	0 %	0 %	47 %	100 %	0,80

Tabell E-5: Hvor sannsynlig tror du det er at ansatte søker opp informasjon de strengt tatt ikke har bruk for:?

Ansatte i	Svært sannsynlig (3)	Ganske sannsynlig (2)	Lite sannsynlig (1)	Ikke sannsynlig (0)	SUM	Poeng (0 til 3)
Alle						
i fylkeskommuner og statlige etater	21 %	44 %	33 %	2 %	100 %	1,83
i bank	20 %	45 %	33 %	2 %	100 %	1,83
hos internettleverandør	21 %	46 %	31 %	2 %	100 %	1,86
i selskap for fly, tog, buss og båtreiser	12 %	34 %	49 %	5 %	100 %	1,53
i drosjeselskap	12 %	30 %	51 %	7 %	100 %	1,47
i busselskap	8 %	22 %	60 %	9 %	100 %	1,29
i bomselskap	11 %	23 %	59 %	7 %	100 %	1,38
i parkeringselskap	14 %	30 %	50 %	6 %	100 %	1,51
Har selv opplevd informasjon på avveie						
i fylkeskommuner og statlige etater	30 %	45 %	24 %	1 %	100 %	2,04
i bank	29 %	45 %	26 %	0 %	100 %	2,04
hos internettleverandør	35 %	40 %	23 %	2 %	100 %	2,08
i selskap for fly, tog, buss og båtreiser	19 %	38 %	39 %	4 %	100 %	1,72
i drosjeselskap	20 %	26 %	50 %	4 %	100 %	1,63
i busselskap	14 %	25 %	54 %	7 %	100 %	1,46
i bomselskap	20 %	33 %	44 %	4 %	100 %	1,69
i parkeringselskap	26 %	34 %	35 %	4 %	100 %	1,82
Jobber med datasikkerhet						
i fylkeskommuner og statlige etater	41 %	48 %	10 %	0 %	100 %	2,31
i bank	36 %	57 %	7 %	0 %	100 %	2,29
hos internettleverandør	34 %	52 %	14 %	0 %	100 %	2,21
i selskap for fly, tog, buss og båtreiser	25 %	39 %	32 %	4 %	100 %	1,86
i drosjeselskap	31 %	31 %	31 %	7 %	100 %	1,86
i busselskap	21 %	34 %	41 %	3 %	100 %	1,72
i bomselskap	24 %	31 %	45 %	0 %	100 %	1,79
i parkeringselskap	24 %	41 %	34 %	0 %	100 %	1,90

Tabell E-6: Informasjonssikkerhet i busselskap

Hvor sannsynlig tror du det er for et busselskap at ...	Svært sannsynlig (3)	Ganske sannsynlig (2)	Lite sannsynlig (1)	Ikke sannsynlig (0)	SUM	Poeng (0 til 3)
Alle						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	8 %	22 %	60 %	9 %	100 %	1,29
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	6 %	25 %	62 %	7 %	100 %	1,30
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	6 %	22 %	63 %	8 %	100 %	1,27
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	6 %	28 %	59 %	7 %	100 %	1,33
Har selv opplevd informasjon på avveie						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	14 %	25 %	54 %	7 %	100 %	1,46
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	14 %	34 %	48 %	4 %	100 %	1,57
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	14 %	33 %	49 %	4 %	100 %	1,56
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	13 %	33 %	50 %	5 %	100 %	1,53
Jobber med datasikkerhet						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	21 %	34 %	41 %	3 %	100 %	1,72
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	18 %	39 %	39 %	4 %	100 %	1,71
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	11 %	32 %	50 %	7 %	100 %	1,46
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	7 %	55 %	28 %	10 %	100 %	1,59

Tabell E-7: Informasjonssikkerhet i bomselskap

Hvor sannsynlig tror du det er for et bomselskap at ...	Svært sannsynlig (3)	Ganske sannsynlig (2)	Lite sannsynlig (1)	Ikke sannsynlig (0)	SUM	Poeng (0 til 3)
Alle						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	11 %	23 %	59 %	7 %	100 %	1,38
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	7 %	25 %	62 %	5 %	100 %	1,34
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	7 %	20 %	66 %	7 %	100 %	1,28
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	8 %	23 %	62 %	7 %	100 %	1,31
Har selv opplevd informasjon på avveie						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	20 %	33 %	44 %	4 %	100 %	1,69
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	18 %	35 %	44 %	3 %	100 %	1,68
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	18 %	26 %	51 %	4 %	100 %	1,58
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	18 %	26 %	52 %	4 %	100 %	1,58
Jobber med datasikkerhet						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	24 %	31 %	45 %	0 %	100 %	1,79
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	17 %	38 %	45 %	0 %	100 %	1,72
uvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	10 %	30 %	53 %	7 %	100 %	1,43
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	10 %	31 %	41 %	17 %	100 %	1,34

Tabell E-8: Informasjonssikkerhet i parkeringsselskap

Hvor sannsynlig tror du det er for et parkeringsselskap at ...	Svært sannsynlig (3)	Ganske sannsynlig (2)	Lite sannsynlig (1)	Ikke sannsynlig (0)	SUM	Poeng (0 til 3)
Alle						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	14 %	30 %	50 %	6 %	100 %	1,51
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	11 %	27 %	57 %	5 %	100 %	1,43
urvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	9 %	27 %	57 %	7 %	100 %	1,39
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	12 %	28 %	53 %	7 %	100 %	1,45
Har selv opplevd informasjon på avveie						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	26 %	34 %	35 %	4 %	100 %	1,82
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	23 %	34 %	40 %	3 %	100 %	1,77
urvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	24 %	27 %	45 %	4 %	100 %	1,72
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	24 %	26 %	43 %	6 %	100 %	1,69
Jobber med datasikkerhet						
ansatte søker opp personopplysninger de ikke trenger	24 %	41 %	34 %	0 %	100 %	1,90
informasjon om trafikantene blir tilgjengelig for uvedkommende	21 %	48 %	31 %	0 %	100 %	1,90
urvedkommende får tilgang til opplysninger som kan utnyttes til økonomisk vinning	17 %	28 %	48 %	7 %	100 %	1,55
opplysningene som registreres ikke er riktige og fører til feil beslutning	14 %	36 %	39 %	11 %	100 %	1,54

Tabell E-9: Tiltro til forsvarlig håndtering av reiseopplysninger

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Metodene som benyttes for dataoverføring sikrer at data om mine reiser ikke kommer til uvedkommende	16 %	49 %	14 %	4 %	17 %	100 %
Jeg stoler på at opplysninger om meg som er samlet inn når jeg reiser behandles forsvarlig og konfidensielt	26 %	45 %	15 %	5 %	8 %	100 %
Transportselskapene har tilstrekkelig kompetanse og rutiner til at opplysninger om meg behandles forsvarlig og konfidensielt	12 %	32 %	25 %	11 %	20 %	100 %
Jeg stoler på at mine reiseopplysninger slettes hos transportselskapene når det ikke lenger er bruk for dem	18 %	32 %	24 %	9 %	16 %	100 %
Jeg har større tiltro til forsvarlig behandling av personopplysninger i store kjente transportselskap enn i små selskap	11 %	37 %	24 %	10 %	19 %	100 %

Tabell E-10: Metodene som benyttes for dataoverføring sikrer at data om mine reiser ikke kommer til uvedkommende

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	164	493	138	38	176	1 009	
	16 %	49 %	14 %	4 %	17 %	100 %	0,60
Kjønn							
Mann	15 %	52 %	14 %	5 %	14 %	100 %	0,58
Kvinne	17 %	46 %	13 %	3 %	21 %	100 %	0,62
Alder							
snitt:	42,5	44,7	43,7	43,0	42,8	43,8	
15 - 17 år	18 %	41 %	13 %	3 %	26 %	100 %	0,59
18 - 24 år	20 %	43 %	15 %	5 %	17 %	100 %	0,57
25 - 34 år	18 %	50 %	12 %	3 %	16 %	100 %	0,68
35 - 44 år	17 %	43 %	14 %	5 %	20 %	100 %	0,54
45 - 54 år	13 %	54 %	14 %	3 %	16 %	100 %	0,60
55 - 64 år	16 %	51 %	15 %	4 %	15 %	100 %	0,59
65 år og mer	15 %	51 %	12 %	3 %	19 %	100 %	0,63
Bostedsregion							
Nord	19 %	54 %	10 %	0 %	17 %	100 %	0,82
Midt	14 %	46 %	10 %	4 %	27 %	100 %	0,57
Vest	22 %	43 %	14 %	4 %	17 %	100 %	0,67
Sør	18 %	50 %	13 %	5 %	14 %	100 %	0,65
Øst	14 %	49 %	18 %	3 %	16 %	100 %	0,54
Oslo fylke	8 %	53 %	14 %	9 %	16 %	100 %	0,38
Type bosted							
Spredd bebyggelse	11 %	55 %	15 %	3 %	15 %	100 %	0,58
Tettsted	14 %	48 %	15 %	3 %	20 %	100 %	0,56
By med færre enn 50 000 innb.	22 %	45 %	11 %	3 %	18 %	100 %	0,73
By med mer enn 50 000 innb.	20 %	47 %	13 %	4 %	15 %	100 %	0,66
Oslo by	8 %	53 %	14 %	9 %	17 %	100 %	0,35
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	18 %	45 %	13 %	4 %	19 %	100 %	0,61
I privat sektor	15 %	51 %	15 %	4 %	16 %	100 %	0,56
I offentlig sektor	17 %	50 %	12 %	3 %	18 %	100 %	0,65
Jobber i transportnæringen	15 %	41 %	23 %	0 %	21 %	100 %	0,49
Jobber med datasikkerhet	14 %	32 %	25 %	18 %	11 %	100 %	0,00
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hentt meg selv	11 %	44 %	19 %	9 %	18 %	100 %	0,29
Har hentt familie/venner	13 %	46 %	18 %	8 %	16 %	100 %	0,38
Har aldri tenkt på det	18 %	48 %	15 %	3 %	16 %	100 %	0,65
Bruk av internett							
Har egen profil	16 %	51 %	14 %	4 %	15 %	100 %	0,62
Handler varer eller tjenester minst månedlig	15 %	51 %	14 %	4 %	16 %	100 %	0,59
Handler reisebilletter minst månedlig	14 %	55 %	14 %	5 %	11 %	100 %	0,59
Har minst én reiseoversikt	16 %	51 %	15 %	4 %	14 %	100 %	0,60
Har aktivt valgt reiseoversikt	16 %	50 %	16 %	5 %	14 %	100 %	0,56
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	14 %	31 %	17 %	28 %	10 %	100 %	- 0,14
Månedlig	8 %	50 %	20 %	2 %	21 %	100 %	0,41
Sjeldnere	14 %	51 %	16 %	4 %	15 %	100 %	0,56
Aldri	22 %	47 %	9 %	3 %	19 %	100 %	0,76
Ikke aktuelt	21 %	21 %	0 %	0 %	57 %	100 %	0,64

Tabell E- 11: Jeg stoler på at opplysninger om meg som er samlet inn når jeg reiser behandles forsvarlig og konfidensielt

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	267 26 %	450 45 %	156 15 %	54 5 %	84 8 %	1 011 100 %	0,71
Kjønn							
Mann	23 %	47 %	18 %	7 %	6 %	100 %	0,60
Kvinne	30 %	43 %	13 %	4 %	11 %	100 %	0,82
Alder							
snitt:	43,9	44,0	43,2	47,0	41,1	43,8	
15 - 17 år	28 %	49 %	15 %	0 %	8 %	100 %	0,90
18 - 24 år	32 %	39 %	14 %	4 %	12 %	100 %	0,81
25 - 34 år	23 %	50 %	15 %	5 %	7 %	100 %	0,71
35 - 44 år	27 %	39 %	15 %	8 %	11 %	100 %	0,61
45 - 54 år	24 %	49 %	19 %	2 %	6 %	100 %	0,76
55 - 64 år	26 %	39 %	18 %	9 %	9 %	100 %	0,56
65 år og mer	30 %	53 %	8 %	5 %	4 %	100 %	0,95
Bostedsregion							
Nord	24 %	49 %	19 %	1 %	6 %	100 %	0,77
Midt	26 %	43 %	14 %	4 %	13 %	100 %	0,71
Vest	29 %	43 %	15 %	5 %	7 %	100 %	0,75
Sør	29 %	41 %	15 %	6 %	9 %	100 %	0,72
Øst	26 %	47 %	15 %	5 %	8 %	100 %	0,73
Oslo fylke	21 %	45 %	16 %	11 %	6 %	100 %	0,50
Type bosted							
Spredt bebyggelse	29 %	46 %	15 %	4 %	6 %	100 %	0,80
Tettsted	26 %	44 %	14 %	6 %	9 %	100 %	0,70
By med færre enn 50 000 innb.	27 %	47 %	13 %	3 %	9 %	100 %	0,82
By med mer enn 50 000 innb.	27 %	41 %	20 %	5 %	8 %	100 %	0,66
Oslo by	21 %	45 %	17 %	12 %	7 %	100 %	0,46
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	30 %	44 %	13 %	3 %	10 %	100 %	0,85
I privat sektor	23 %	45 %	16 %	7 %	9 %	100 %	0,60
I offentlig sektor	27 %	45 %	16 %	5 %	6 %	100 %	0,74
Jobber i transportnæringen	25 %	40 %	20 %	8 %	8 %	100 %	0,55
Jobber med datasikkerhet	17 %	31 %	21 %	17 %	14 %	100 %	0,10
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	17 %	38 %	26 %	10 %	9 %	100 %	0,26
Har hendt familie/venner	24 %	38 %	20 %	10 %	8 %	100 %	0,44
Har aldri tenkt på det	28 %	47 %	13 %	4 %	8 %	100 %	0,83
Bruk av internett							
Har egen profil	26 %	45 %	16 %	4 %	8 %	100 %	0,73
Handler varer eller tjenester minst månedlig	21 %	49 %	16 %	6 %	7 %	100 %	0,63
Handler reisebilletter minst månedlig	21 %	48 %	15 %	9 %	7 %	100 %	0,58
Har minst én reiseoversikt	27 %	44 %	16 %	6 %	8 %	100 %	0,70
Har aktivt valgt reiseoversikt	24 %	46 %	18 %	5 %	6 %	100 %	0,67
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	30 %	27 %	10 %	30 %	3 %	100 %	0,17
Månedlig	16 %	49 %	25 %	4 %	5 %	100 %	0,48
Sjeldnere	22 %	45 %	20 %	5 %	8 %	100 %	0,61
Aldri	35 %	44 %	8 %	5 %	8 %	100 %	0,95
Ikke aktuelt	14 %	43 %	7 %	0 %	36 %	100 %	0,64

Tabell E- 12: *Transportselskapene har tilstrekkelig kompetanse og rutiner til at opplysninger om meg behandles forsvarlig og konfidensielt*

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	124	322	250	115	201	1 012	0,09
Kjønn							
Mann	9 %	31 %	28 %	17 %	16 %	100 %	- 0,13
Kvinne	16 %	33 %	22 %	6 %	24 %	100 %	0,30
Alder							
snitt:	44,3	42,8	44,5	45,3	43,2	43,8	
15 - 17 år	23 %	38 %	21 %	3 %	15 %	100 %	0,59
18 - 24 år	14 %	38 %	22 %	10 %	17 %	100 %	0,25
25 - 34 år	7 %	34 %	25 %	12 %	21 %	100 %	- 0,01
35 - 44 år	12 %	28 %	19 %	14 %	27 %	100 %	0,04
45 - 54 år	14 %	36 %	29 %	6 %	14 %	100 %	0,22
55 - 64 år	10 %	24 %	26 %	17 %	23 %	100 %	- 0,17
65 år og mer	18 %	34 %	26 %	8 %	14 %	100 %	0,28
Bostedsregion							
Nord	13 %	35 %	20 %	6 %	26 %	100 %	0,29
Midt	12 %	36 %	21 %	9 %	21 %	100 %	0,21
Vest	14 %	30 %	26 %	11 %	20 %	100 %	0,10
Sør	15 %	34 %	23 %	11 %	17 %	100 %	0,18
Øst	10 %	32 %	25 %	14 %	19 %	100 %	0,00
Oslo fylke	10 %	26 %	31 %	14 %	19 %	100 %	- 0,14
Type bosted							
Spredt bebyggelse	16 %	32 %	22 %	10 %	19 %	100 %	0,22
Tettsted	8 %	38 %	20 %	15 %	19 %	100 %	0,06
By med færre enn 50 000 innb.	14 %	33 %	24 %	6 %	23 %	100 %	0,24
By med mer enn 50 000 innb.	14 %	27 %	29 %	12 %	18 %	100 %	0,01
Oslo by	10 %	24 %	31 %	15 %	20 %	100 %	- 0,17
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	20 %	33 %	27 %	6 %	14 %	100 %	0,34
I privat sektor	8 %	32 %	23 %	15 %	22 %	100 %	- 0,05
I offentlig sektor	10 %	31 %	25 %	11 %	22 %	100 %	0,04
Jobber i transportnæringen	8 %	31 %	33 %	10 %	18 %	100 %	- 0,08
Jobber med datasikkerhet	7 %	23 %	20 %	30 %	20 %	100 %	- 0,43
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	9 %	29 %	34 %	19 %	10 %	100 %	- 0,24
Har hendt familie/venner	9 %	29 %	27 %	19 %	16 %	100 %	- 0,18
Har aldri tenkt på det	17 %	33 %	20 %	10 %	19 %	100 %	0,27
Bruk av internett							
Har egen profil	12 %	33 %	25 %	11 %	19 %	100 %	0,10
Handler varer eller tjenester minst månedlig	9 %	31 %	26 %	13 %	21 %	100 %	- 0,04
Handler reisebilletter minst månedlig	8 %	29 %	27 %	15 %	20 %	100 %	- 0,12
Har minst én reiseoversikt	11 %	30 %	26 %	13 %	20 %	100 %	0,00
Har aktivt valgt reiseoversikt	15 %	30 %	26 %	11 %	18 %	100 %	0,10
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	17 %	20 %	27 %	33 %	3 %	100 %	- 0,40
Månedlig	7 %	24 %	33 %	15 %	22 %	100 %	- 0,26
Sjeldnere	9 %	32 %	28 %	11 %	19 %	100 %	- 0,01
Aldri	18 %	35 %	18 %	9 %	21 %	100 %	0,35
Ikke aktuelt	8 %	23 %	8 %	15 %	46 %	100 %	0,00

Tabell E- 13: Jeg stoler på at mine reiseopplysninger slettes hos transportselskapene når det ikke lenger er bruk for dem

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	181	326	247	93	164	1 011	
	18 %	32 %	24 %	9 %	16 %	100 %	0,25
Kjønn							
Mann	14 %	33 %	30 %	13 %	10 %	100 %	0,04
Kvinne	22 %	32 %	19 %	5 %	22 %	100 %	0,46
Alder							
snitt:	47,3	44,1	40,7	43,1	44,4	43,8	
15 - 17 år	24 %	29 %	29 %	3 %	16 %	100 %	0,42
18 - 24 år	10 %	38 %	31 %	10 %	11 %	100 %	0,07
25 - 34 år	15 %	31 %	30 %	10 %	14 %	100 %	0,10
35 - 44 år	16 %	28 %	23 %	12 %	21 %	100 %	0,13
45 - 54 år	19 %	34 %	26 %	5 %	16 %	100 %	0,35
55 - 64 år	18 %	31 %	19 %	12 %	20 %	100 %	0,24
65 år og mer	30 %	38 %	16 %	4 %	11 %	100 %	0,75
Bostedsregion							
Nord	12 %	38 %	25 %	6 %	18 %	100 %	0,25
Midt	14 %	37 %	23 %	10 %	16 %	100 %	0,22
Vest	22 %	30 %	24 %	10 %	14 %	100 %	0,31
Sør	19 %	38 %	21 %	6 %	15 %	100 %	0,44
Øst	20 %	28 %	26 %	8 %	18 %	100 %	0,25
Oslo fylke	15 %	26 %	29 %	15 %	15 %	100 %	- 0,05
Type bosted							
Spredd bebyggelse	20 %	34 %	21 %	7 %	18 %	100 %	0,39
Tettsted	20 %	32 %	24 %	9 %	15 %	100 %	0,29
By med færre enn 50 000 innb.	19 %	36 %	21 %	7 %	17 %	100 %	0,40
By med mer enn 50 000 innb.	15 %	32 %	29 %	10 %	15 %	100 %	0,12
Oslo by	14 %	24 %	29 %	16 %	16 %	100 %	- 0,08
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	23 %	35 %	24 %	8 %	11 %	100 %	0,41
I privat sektor	15 %	30 %	26 %	12 %	17 %	100 %	0,11
I offentlig sektor	18 %	33 %	23 %	7 %	20 %	100 %	0,32
Jobber i transportnæringen	21 %	28 %	38 %	5 %	8 %	100 %	0,21
Jobber med datasikkerhet	7 %	24 %	28 %	24 %	17 %	100 %	- 0,38
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hentt meg selv	13 %	29 %	29 %	18 %	12 %	100 %	- 0,10
Har hentt familie/venner	16 %	30 %	25 %	18 %	10 %	100 %	0,00
Har aldri tenkt på det	21 %	36 %	21 %	4 %	18 %	100 %	0,49
Bruk av internett							
Har egen profil	16 %	34 %	26 %	9 %	16 %	100 %	0,21
Handler varer eller tjenester minst månedlig	14 %	33 %	27 %	12 %	15 %	100 %	0,10
Handler reisebilletter minst månedlig	9 %	33 %	32 %	12 %	13 %	100 %	- 0,05
Har minst én reiseoversikt	15 %	31 %	27 %	11 %	16 %	100 %	0,12
Har aktivt valgt reiseoversikt	18 %	32 %	25 %	12 %	13 %	100 %	0,19
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	31 %	14 %	7 %	41 %	7 %	100 %	- 0,14
Månedlig	11 %	25 %	32 %	14 %	18 %	100 %	- 0,13
Sjeldnere	15 %	32 %	30 %	7 %	16 %	100 %	0,18
Aldri	23 %	36 %	18 %	7 %	16 %	100 %	0,49
Ikke aktuelt	7 %	27 %	0 %	13 %	53 %	100 %	0,13

Tabell E- 14: Jeg har større tiltro til forsvarlig behandling av personopplysninger i store kjente transportselskap enn i små selskap

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	111	372	239	97	192	1 011	
	11 %	37 %	24 %	10 %	19 %	100 %	0,25
Kjønn							
Mann	10 %	40 %	27 %	10 %	13 %	100 %	0,12
Kvinne	12 %	34 %	20 %	9 %	25 %	100 %	0,19
Alder							
snitt:	41,3	42,7	44,4	47,9	44,5	43,8	
15 - 17 år	18 %	32 %	24 %	0 %	26 %	100 %	0,45
18 - 24 år	18 %	41 %	24 %	4 %	13 %	100 %	0,44
25 - 34 år	10 %	42 %	24 %	8 %	15 %	100 %	0,21
35 - 44 år	10 %	32 %	21 %	11 %	26 %	100 %	0,09
45 - 54 år	7 %	45 %	23 %	9 %	16 %	100 %	0,19
55 - 64 år	10 %	33 %	23 %	14 %	19 %	100 %	0,01
65 år og mer	13 %	26 %	30 %	10 %	21 %	100 %	0,02
Bostedsregion							
Nord	11 %	38 %	19 %	10 %	21 %	100 %	0,21
Midt	14 %	38 %	26 %	6 %	16 %	100 %	0,29
Vest	8 %	35 %	25 %	12 %	19 %	100 %	0,02
Sør	14 %	36 %	26 %	7 %	18 %	100 %	0,24
Øst	10 %	36 %	23 %	11 %	20 %	100 %	0,11
Oslo fylke	10 %	38 %	19 %	11 %	21 %	100 %	0,18
Type bosted							
Spredd bebyggelse	11 %	31 %	27 %	7 %	24 %	100 %	0,11
Tettsted	10 %	36 %	25 %	12 %	17 %	100 %	0,08
By med færre enn 50 000 innb.	11 %	41 %	21 %	7 %	20 %	100 %	0,29
By med mer enn 50 000 innb.	13 %	36 %	24 %	12 %	15 %	100 %	0,14
Oslo by	10 %	38 %	20 %	12 %	21 %	100 %	0,14
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	15 %	37 %	22 %	8 %	18 %	100 %	0,28
I privat sektor	8 %	37 %	27 %	11 %	18 %	100 %	0,03
I offentlig sektor	12 %	36 %	21 %	9 %	22 %	100 %	0,21
Jobber i transportnæringen	11 %	39 %	29 %	8 %	13 %	100 %	0,16
Jobber med datasikkerhet	4 %	39 %	32 %	11 %	14 %	100 %	-0,07
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	9 %	33 %	29 %	15 %	14 %	100 %	-0,08
Har hendt familie/venner	10 %	39 %	22 %	16 %	12 %	100 %	0,06
Har aldri tenkt på det	12 %	33 %	23 %	11 %	21 %	100 %	0,11
Bruk av internett							
Har egen profil	11 %	39 %	23 %	8 %	18 %	100 %	0,21
Handler varer eller tjenester minst månedlig	10 %	38 %	25 %	9 %	18 %	100 %	0,14
Handler reisebilletter minst månedlig	8 %	40 %	28 %	10 %	13 %	100 %	0,07
Har minst én reiseoversikt	9 %	42 %	22 %	10 %	17 %	100 %	0,18
Har aktivt valgt reiseoversikt	9 %	48 %	18 %	9 %	16 %	100 %	0,29
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	17 %	33 %	20 %	23 %	7 %	100 %	0,00
Månedlig	8 %	38 %	26 %	9 %	20 %	100 %	0,10
Sjeldnere	10 %	38 %	27 %	9 %	17 %	100 %	0,11
Aldri	14 %	36 %	19 %	9 %	22 %	100 %	0,26
Ikke aktuelt	7 %	14 %	0 %	29 %	50 %	100 %	-0,29

Tabell E- 15: Avveining mellom å gi opplysninger og å oppnå fordeler

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Jeg ønsker at opplysninger om mine reiser med ulike transportselskap kan samles i en felles oversikt.	6 %	21 %	22 %	37 %	14 %	100 %
Jeg oppgir gjerne data om meg selv via internett, hvis det gjør at jeg oppnår prisrabatt eller andre reisefordeler	8 %	35 %	28 %	22 %	7 %	100 %
Det er viktig for meg at jeg kan reise anonymt i Norge, dvs. uten at informasjon om mine reiser registreres	22 %	32 %	27 %	8 %	12 %	100 %
Jeg foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og ferge	44 %	33 %	8 %	4 %	11 %	100 %

Tabell E- 16: Jeg ønsker at opplysninger om mine reiser med ulike transportselskap kan samles i en felles oversikt.

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	62	209	224	376	138	1 009	
	6 %	21 %	22 %	37 %	14 %	100 %	- 0,64
Kjønn							
Mann	8 %	23 %	21 %	37 %	12 %	100 %	- 0,56
Kvinne	5 %	19 %	23 %	38 %	16 %	100 %	- 0,71
Alder							
snitt:	40,5	40,8	43,8	47,5	39,6	43,8	
15 - 17 år	8 %	37 %	24 %	13 %	18 %	100 %	0,03
18 - 24 år	10 %	25 %	19 %	25 %	21 %	100 %	- 0,26
25 - 34 år	7 %	27 %	22 %	29 %	15 %	100 %	- 0,38
35 - 44 år	5 %	16 %	23 %	38 %	18 %	100 %	- 0,71
45 - 54 år	5 %	21 %	25 %	41 %	8 %	100 %	- 0,77
55 - 64 år	5 %	16 %	20 %	47 %	12 %	100 %	- 0,88
65 år og mer	5 %	18 %	22 %	47 %	9 %	100 %	- 0,87
Bostedsregion							
Nord	14 %	17 %	21 %	29 %	18 %	100 %	- 0,34
Midt	8 %	26 %	21 %	30 %	14 %	100 %	- 0,39
Vest	5 %	21 %	24 %	32 %	17 %	100 %	- 0,57
Sør	6 %	18 %	27 %	35 %	14 %	100 %	- 0,65
Øst	3 %	23 %	19 %	43 %	11 %	100 %	- 0,76
Oslo fylke	5 %	17 %	20 %	50 %	8 %	100 %	- 0,94
Type bosted							
Spredt bebyggelse	6 %	24 %	21 %	38 %	12 %	100 %	- 0,61
Tettsted	8 %	21 %	20 %	37 %	14 %	100 %	- 0,59
By med færre enn 50 000 innb.	6 %	20 %	23 %	32 %	18 %	100 %	- 0,56
By med mer enn 50 000 innb.	5 %	22 %	25 %	35 %	13 %	100 %	- 0,61
Oslo by	5 %	15 %	21 %	51 %	8 %	100 %	- 0,98
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	6 %	20 %	22 %	37 %	15 %	100 %	- 0,63
I privat sektor	6 %	20 %	22 %	38 %	14 %	100 %	- 0,66
I offentlig sektor	6 %	22 %	23 %	36 %	12 %	100 %	- 0,61
Jobber i transportnæringen	5 %	31 %	28 %	31 %	5 %	100 %	- 0,49
Jobber med datasikkerhet	3 %	21 %	28 %	45 %	3 %	100 %	- 0,90
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	6 %	17 %	19 %	46 %	11 %	100 %	- 0,81
Har hendt familie/venner	7 %	22 %	19 %	44 %	9 %	100 %	- 0,71
Har aldri tenkt på det	5 %	23 %	23 %	37 %	11 %	100 %	- 0,66
Bruk av internett							
Har egen profil	7 %	24 %	21 %	33 %	15 %	100 %	- 0,49
Handler varer eller tjenester minst månedlig	7 %	23 %	23 %	34 %	12 %	100 %	- 0,55
Handler reisebilletter minst månedlig	11 %	25 %	23 %	31 %	11 %	100 %	- 0,39
Har minst én reiseoversikt	6 %	23 %	24 %	36 %	11 %	100 %	- 0,60
Har aktivt valgt reiseoversikt	5 %	30 %	27 %	31 %	7 %	100 %	- 0,48
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	3 %	13 %	17 %	60 %	7 %	100 %	- 1,17
Månedlig	5 %	14 %	26 %	46 %	9 %	100 %	- 0,94
Sjeldnere	5 %	24 %	24 %	34 %	13 %	100 %	- 0,59
Aldri	9 %	19 %	20 %	36 %	16 %	100 %	- 0,55
Ikke aktuelt	7 %	7 %	0 %	47 %	40 %	100 %	- 0,73

Tabell E- 17: Jeg oppgir gjerne data om meg selv via internett, hvis det gir meg prisrabatt eller andre reisefordeler

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	79	357	280	227	69	1 012	
	8 %	35 %	28 %	22 %	7 %	100 %	- 0,22
Kjønn							
Mann	9 %	38 %	26 %	21 %	5 %	100 %	- 0,12
Kvinne	6 %	32 %	29 %	24 %	8 %	100 %	- 0,31
Alder							
snitt:	41,3	43,2	41,5	49,8	39,0	43,8	
15 - 17 år	5 %	28 %	44 %	8 %	15 %	100 %	- 0,21
18 - 24 år	13 %	34 %	30 %	12 %	10 %	100 %	0,05
25 - 34 år	10 %	41 %	30 %	13 %	6 %	100 %	0,05
35 - 44 år	7 %	33 %	30 %	22 %	8 %	100 %	- 0,28
45 - 54 år	5 %	40 %	26 %	26 %	3 %	100 %	- 0,26
55 - 64 år	6 %	31 %	25 %	30 %	7 %	100 %	- 0,42
65 år og mer	9 %	34 %	20 %	34 %	3 %	100 %	- 0,36
Bostedsregion							
Nord	7 %	34 %	32 %	18 %	8 %	100 %	- 0,20
Midt	5 %	38 %	28 %	26 %	4 %	100 %	- 0,31
Vest	10 %	35 %	25 %	21 %	9 %	100 %	- 0,12
Sør	11 %	30 %	33 %	22 %	4 %	100 %	- 0,24
Øst	7 %	37 %	25 %	24 %	7 %	100 %	- 0,21
Oslo fylke	6 %	36 %	26 %	23 %	10 %	100 %	- 0,23
Type bosted							
Spredd bebyggelse	7 %	31 %	31 %	25 %	6 %	100 %	- 0,36
Tettsted	6 %	35 %	29 %	23 %	7 %	100 %	- 0,29
By med færre enn 50 000 innb.	7 %	33 %	27 %	23 %	9 %	100 %	- 0,26
By med mer enn 50 000 innb.	12 %	42 %	25 %	18 %	3 %	100 %	0,06
Oslo by	6 %	34 %	27 %	23 %	10 %	100 %	- 0,28
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	8 %	36 %	25 %	22 %	8 %	100 %	- 0,16
I privat sektor	7 %	36 %	30 %	21 %	6 %	100 %	- 0,23
I offentlig sektor	9 %	34 %	27 %	25 %	6 %	100 %	- 0,25
Jobber i transportnæringen	8 %	36 %	33 %	13 %	10 %	100 %	- 0,08
Jobber med datasikkerhet	7 %	37 %	20 %	37 %	0 %	100 %	- 0,43
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	8 %	24 %	35 %	30 %	3 %	100 %	- 0,55
Har hendt familie/venner	10 %	29 %	29 %	26 %	6 %	100 %	- 0,33
Har aldri tenkt på det	6 %	37 %	28 %	23 %	6 %	100 %	- 0,23
Bruk av internett							
Har egen profil	9 %	36 %	30 %	18 %	7 %	100 %	- 0,11
Handler varer eller tjenester minst månedlig	9 %	38 %	30 %	16 %	6 %	100 %	- 0,05
Handler reisebilletter minst månedlig	9 %	40 %	28 %	19 %	4 %	100 %	- 0,08
Har minst én reiseoversikt	7 %	36 %	29 %	22 %	5 %	100 %	- 0,23
Har aktivt valgt reiseoversikt	9 %	35 %	31 %	23 %	1 %	100 %	- 0,24
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	3 %	13 %	23 %	53 %	7 %	100 %	- 1,10
Månedlig	8 %	32 %	37 %	22 %	2 %	100 %	- 0,34
Sjeldnere	6 %	35 %	30 %	23 %	5 %	100 %	- 0,28
Aldri	11 %	38 %	23 %	20 %	8 %	100 %	- 0,02
Ikke aktuelt	0 %	21 %	14 %	14 %	50 %	100 %	- 0,21

Tabell E- 18: Det er viktig for meg at jeg kan reise anonymt i Norge, dvs. uten at informasjon om mine reiser registreres

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	221	327	269	76	119	1 012	
	22 %	32 %	27 %	8 %	12 %	100 %	0,34
Kjønn							
Mann	24 %	33 %	28 %	7 %	8 %	100 %	0,38
Kvinne	20 %	32 %	25 %	8 %	16 %	100 %	0,31
Alder							
snitt:	46,1	44,4	42,2	46,0	40,0	43,8	
15 - 17 år	16 %	26 %	37 %	8 %	13 %	100 %	0,05
18 - 24 år	19 %	37 %	26 %	4 %	13 %	100 %	0,40
25 - 34 år	19 %	28 %	31 %	8 %	15 %	100 %	0,18
35 - 44 år	20 %	32 %	24 %	7 %	17 %	100 %	0,34
45 - 54 år	22 %	36 %	26 %	7 %	8 %	100 %	0,40
55 - 64 år	28 %	29 %	25 %	11 %	7 %	100 %	0,37
65 år og mer	23 %	39 %	25 %	4 %	9 %	100 %	0,52
Bostedsregion							
Nord	16 %	29 %	30 %	12 %	13 %	100 %	0,07
Midt	23 %	37 %	22 %	4 %	15 %	100 %	0,53
Vest	21 %	33 %	29 %	4 %	13 %	100 %	0,38
Sør	22 %	34 %	24 %	11 %	9 %	100 %	0,31
Øst	22 %	29 %	30 %	7 %	12 %	100 %	0,29
Oslo fylke	26 %	33 %	23 %	10 %	9 %	100 %	0,43
Type bosted							
Spredd bebyggelse	26 %	29 %	27 %	7 %	11 %	100 %	0,40
Tettsted	23 %	32 %	28 %	7 %	10 %	100 %	0,36
By med færre enn 50 000 innb.	16 %	34 %	28 %	6 %	15 %	100 %	0,26
By med mer enn 50 000 innb.	21 %	32 %	25 %	9 %	13 %	100 %	0,32
Oslo by	27 %	33 %	23 %	10 %	8 %	100 %	0,44
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	20 %	36 %	26 %	8 %	10 %	100 %	0,36
I privat sektor	24 %	34 %	24 %	7 %	10 %	100 %	0,44
I offentlig sektor	20 %	26 %	31 %	8 %	15 %	100 %	0,19
Jobber i transportnæringen	18 %	26 %	45 %	5 %	5 %	100 %	0,08
Jobber med datasikkerhet	27 %	27 %	30 %	7 %	10 %	100 %	0,37
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	31 %	30 %	24 %	7 %	7 %	100 %	0,53
Har hendt familie/venner	36 %	25 %	20 %	9 %	10 %	100 %	0,60
Har aldri tenkt på det	22 %	34 %	23 %	11 %	11 %	100 %	0,33
Bruk av internett							
Har egen profil	21 %	32 %	27 %	8 %	12 %	100 %	0,30
Handler varer eller tjenester minst månedlig	23 %	32 %	26 %	8 %	10 %	100 %	0,37
Handler reisebilletter minst månedlig	18 %	31 %	32 %	8 %	10 %	100 %	0,19
Har minst én reiseoversikt	22 %	33 %	27 %	8 %	10 %	100 %	0,34
Har aktivt valgt reiseoversikt	22 %	35 %	31 %	4 %	7 %	100 %	0,39
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	52 %	24 %	7 %	10 %	7 %	100 %	1,00
Månedlig	27 %	49 %	16 %	2 %	5 %	100 %	0,83
Sjeldnere	23 %	35 %	27 %	5 %	10 %	100 %	0,41
Aldri	16 %	26 %	31 %	12 %	15 %	100 %	0,05
Ikke aktuelt	36 %	14 %	7 %	0 %	43 %	100 %	0,79

Tabell E- 19: Jeg foretrekker løsninger som gir automatisk betaling fra bileier for bompenger og ferge

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	445	337	83	36	109	1 010	
	44 %	33 %	8 %	4 %	11 %	100 %	1,06
Kjønn							
Mann	47 %	34 %	8 %	5 %	7 %	100 %	1,09
Kvinne	42 %	33 %	8 %	2 %	15 %	100 %	1,04
Alder							
snitt:	46,1	42,8	40,3	40,6	41,1	43,8	
15 - 17 år	26 %	31 %	18 %	3 %	23 %	100 %	0,59
18 - 24 år	30 %	41 %	10 %	6 %	13 %	100 %	0,80
25 - 34 år	40 %	34 %	10 %	3 %	13 %	100 %	0,99
35 - 44 år	47 %	32 %	7 %	5 %	10 %	100 %	1,09
45 - 54 år	45 %	37 %	10 %	3 %	5 %	100 %	1,12
55 - 64 år	54 %	28 %	4 %	4 %	11 %	100 %	1,23
65 år og mer	48 %	30 %	8 %	1 %	13 %	100 %	1,16
Bostedsregion							
Nord	34 %	38 %	7 %	1 %	19 %	100 %	0,98
Midt	43 %	33 %	8 %	3 %	13 %	100 %	1,06
Vest	49 %	29 %	10 %	5 %	6 %	100 %	1,08
Sør	41 %	35 %	10 %	4 %	9 %	100 %	0,98
Øst	47 %	33 %	7 %	3 %	10 %	100 %	1,15
Oslo fylke	42 %	35 %	6 %	3 %	13 %	100 %	1,06
Type bosted							
Spredt bebyggelse	47 %	29 %	14 %	3 %	6 %	100 %	1,05
Tettsted	44 %	37 %	5 %	5 %	9 %	100 %	1,10
By med færre enn 50 000 innb.	44 %	35 %	7 %	2 %	13 %	100 %	1,13
By med mer enn 50 000 innb.	42 %	31 %	10 %	5 %	12 %	100 %	0,95
Oslo by	43 %	34 %	6 %	3 %	13 %	100 %	1,08
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	40 %	35 %	9 %	3 %	13 %	100 %	1,00
I privat sektor	44 %	34 %	9 %	5 %	9 %	100 %	1,02
I offentlig sektor	48 %	31 %	6 %	2 %	12 %	100 %	1,19
Jobber i transportnæringen	42 %	34 %	11 %	5 %	8 %	100 %	0,97
Jobber med datasikkerhet	41 %	38 %	14 %	7 %	0 %	100 %	0,93
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	34 %	36 %	11 %	9 %	10 %	100 %	0,74
Har hendt familie/venner	46 %	30 %	10 %	6 %	8 %	100 %	1,00
Har aldri tenkt på det	44 %	36 %	10 %	3 %	8 %	100 %	1,08
Bruk av internett							
Har egen profil	41 %	35 %	9 %	3 %	11 %	100 %	1,03
Handler varer eller tjenester minst månedlig	42 %	36 %	9 %	4 %	9 %	100 %	1,02
Handler reisebilletter minst månedlig	53 %	27 %	10 %	3 %	7 %	100 %	1,15
Har minst én reiseoversikt	47 %	34 %	7 %	4 %	8 %	100 %	1,14
Har aktivt valgt reiseoversikt	55 %	30 %	8 %	3 %	3 %	100 %	1,25
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	37 %	30 %	13 %	7 %	13 %	100 %	0,77
Månedlig	33 %	37 %	11 %	5 %	14 %	100 %	0,82
Sjeldnere	41 %	37 %	9 %	4 %	9 %	100 %	1,00
Aldri	53 %	29 %	6 %	1 %	11 %	100 %	1,26
Ikke aktuelt	27 %	13 %	0 %	20 %	40 %	100 %	0,27

Vedlegg F: Overvåking som forebyggende eller sikkerhetsfremmende tiltak

Tabeller til kapittel 8.

TABELL F- 1:	VURDERING AV UTSAGN OM TERROR, VOLD OG KRIMINALITET	2
TABELL F- 2:	REGISTRERING AV HVOR PERSONER OPPHOLDER SEG (STED OG TID) BIDRAR TIL Å FOREBYGGE TERRORANGREP	3
TABELL F- 3:	REGISTRERING AV HVOR PERSONER OPPHOLDER SEG (STED OG TID) BIDRAR TIL Å FOREBYGGE KRIMINALITET	4
TABELL F- 4:	REGISTRERING AV HVOR PERSONER OPPHOLDER SEG (STED OG TID) BIDRAR TIL Å FOREBYGGE KRIMINALITET - RELATERT TIL SYN PÅ KRIMINALITET	5
TABELL F- 5:	VANDALISERING AV KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER ER ET STORT PROBLEM	6
TABELL F- 6:	VOLDSKRIMINALITET PÅ KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER ER ET STORT PROBLEM	7
TABELL F- 7:	DET ER VIKTIG FOR MEG AT ANDRE IKKE KAN SNIKE/UNNLATE Å BETALE FOR KOLLEKTIVTRANSPORT, BOMPENGER ELLER PARKERING.....	8
TABELL F- 8:	DET ER VIKTIG FOR MEG AT STJÅLNE KJØRETØY KAN LOKALISERES EFFEKTIVT	9
TABELL F- 9:	DET ER EN TYDELIG SAMMENHENG MELLOM TRAFIKKULYKKER OG HØY FART	10
TABELL F- 10:	VURDERING AV UTSAGN OM KONSEKVENSER AV KAMERAOVERVÅKNING	11
TABELL F- 11:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING BIDRAR TIL Å FOREBYGGE KRIMINALITET"?	11
TABELL F- 12:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING BIDRAR TIL Å FOREBYGGE TERRORANGREP"?	12
TABELL F- 13:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "JEG FØLER MEG TRYGGERE DER DET ER KAMERAOVERVÅKNING"?	13
TABELL F- 14:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "OVERVÅKNING MEDFØRER STOR RISIKO FOR MISBRUK AV BILDER/VIDEO"?	14
TABELL F- 15:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING KRENKER MITT PRIVATLIV"?	15
TABELL F- 16:	VURDERING AV UTSAGN OM KAMERAOVERVÅKNING AV TRAFIKKEN	15
TABELL F- 17:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING AV TRAFIKKEN BØR TILLATES HVIS DET BIDRAR TIL MILJØVENNLIGE TRANSPORTLØSNINGER"?	16
TABELL F- 18:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING AV KJØRING PÅ RØDT LYS BIDRAR TIL FÆRRE TRAFIKKULYKKER"?	17
TABELL F- 19:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "KAMERAOVERVÅKNING AV FARTSNIVÅET BIDRAR TIL FÆRRE TRAFIKKULYKKER"?	18
TABELL F- 20:	VURDERING AV UTSAGN OM KAMERAOVERVÅKNING I ULIKE SAMMENHENGER	19
TABELL F- 21:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING INNE PÅ BUSSEN?	20
TABELL F- 22:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING I DROSJE?	21
TABELL F- 23:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING INNE PÅ TOG OG BÅT?	22
TABELL F- 24:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING I PARKERINGSANLEGG?	23
TABELL F- 25:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING VED BOMSTASJONER PÅ BILVEIER?	24
TABELL F- 26:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING I BANK- OG POSTLOKALER?	25
TABELL F- 27:	SYNES DU DET ER OVERVEIENDE POSITIVT ELLER NEGATIVT MED KAMERAOVERVÅKNING PÅ DIN EGEN ARBEIDSPASS?	26
TABELL F- 28:	VURDERING AV UTSAGN KNYTTET TIL AUTOMATISK NØDVARSLING I PERSONBIL	27
TABELL F- 29:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET "INFORMASJON OM HVOR BILEN ER KAN REDDE LIV VED ULYKKER"?	27
TABELL F- 30:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET " AUTOMATISK INFORMASJON OM HVOR BILEN BEFINNER SEG KRENKER MITT PRIVATLIV "?	28
TABELL F- 31:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET " DET ER VESENTLIG RISIKO FOR MISBRUK AV DATA OM HVOR BILEN BEFINNER SEG "?	29
TABELL F- 32:	HVOR ENIG ER DU I UTSAGNET " JEG ØNSKER Å HA NØDVARSLER (eCALL) I MIN BIL "?	30

Tabell F- 1: Vurdering av utsagn om terror, vold og kriminalitet

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge terrorangrep	6 %	32 %	25 %	21 %	15 %	100 %
Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge kriminalitet	8 %	38 %	24 %	18 %	12 %	100 %
Vandalisering av kollektive transportmidler er et stort problem	30 %	43 %	11 %	3 %	13 %	100 %
Voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem	10 %	33 %	28 %	9 %	19 %	100 %
Det er viktig for meg at andre ikke kan snike/unnlate å betale for kollektivtransport, bompenger eller parkering	24 %	39 %	20 %	9 %	9 %	100 %
Det er viktig for meg at stjalne kjøretøy kan lokaliseres effektivt	47 %	35 %	7 %	1 %	10 %	100 %
Det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart	54 %	28 %	10 %	3 %	5 %	100 %

Tabell F- 2: Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge terrorangrep

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	63	325	257	214	153	1 012	
	6 %	32 %	25 %	21 %	15 %	100 %	- 0,23
Kjønn							
Mann	7 %	32 %	27 %	25 %	9 %	100 %	- 0,33
Kvinne	6 %	33 %	24 %	17 %	21 %	100 %	- 0,13
Alder							
snitt:	47,8	46,5	40,3	44,2	41,6	43,8	
15 - 17 år	8 %	38 %	25 %	10 %	20 %	100 %	0,08
18 - 24 år	5 %	15 %	39 %	22 %	18 %	100 %	- 0,58
25 - 34 år	3 %	28 %	30 %	26 %	14 %	100 %	- 0,48
35 - 44 år	7 %	28 %	24 %	19 %	22 %	100 %	- 0,20
45 - 54 år	5 %	48 %	23 %	14 %	9 %	100 %	0,08
55 - 64 år	10 %	29 %	21 %	27 %	12 %	100 %	- 0,27
65 år og mer	6 %	40 %	17 %	21 %	16 %	100 %	- 0,07
Bostedsregion							
Nord	11 %	32 %	21 %	20 %	15 %	100 %	- 0,08
Midt	7 %	31 %	29 %	18 %	14 %	100 %	- 0,21
Vest	6 %	32 %	26 %	20 %	16 %	100 %	- 0,21
Sør	7 %	31 %	26 %	25 %	11 %	100 %	- 0,30
Øst	5 %	35 %	25 %	16 %	19 %	100 %	- 0,13
Oslo fylke	3 %	30 %	24 %	32 %	10 %	100 %	- 0,52
Type bosted							
Spredt bebyggelse	11 %	32 %	32 %	16 %	10 %	100 %	- 0,10
Teltsted	6 %	34 %	22 %	21 %	16 %	100 %	- 0,18
By med færre enn 50 000 innb.	7 %	36 %	24 %	15 %	19 %	100 %	- 0,03
By med mer enn 50 000 innb.	4 %	28 %	27 %	25 %	16 %	100 %	- 0,42
Oslo by	3 %	28 %	24 %	34 %	11 %	100 %	- 0,57
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	8 %	33 %	24 %	20 %	15 %	100 %	- 0,15
I privat sektor	5 %	33 %	24 %	24 %	14 %	100 %	- 0,30
I offentlig sektor	6 %	30 %	29 %	18 %	17 %	100 %	- 0,22
Jobber i transportnæringen	5 %	29 %	29 %	24 %	13 %	100 %	- 0,37
Jobber med datasikkerhet	4 %	21 %	43 %	21 %	11 %	100 %	- 0,57
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	9 %	31 %	24 %	25 %	11 %	100 %	- 0,26
Har hendt familie/venner	9 %	27 %	22 %	28 %	14 %	100 %	- 0,33
Har aldri tenkt på det	9 %	31 %	26 %	15 %	18 %	100 %	- 0,06
Terror blant de to mest fryktede hendelser							
Nei	6 %	31 %	25 %	22 %	15 %	100 %	- 0,26
Ja	8 %	38 %	26 %	12 %	16 %	100 %	0,04
Hvor enig er du i at kameraovervåking bidrar til å forebygge terrorangrep?							
Svært enig	19 %	46 %	13 %	12 %	10 %	100 %	0,48
Litt enig	2 %	47 %	25 %	14 %	11 %	100 %	- 0,03
Litt uenig	1 %	19 %	47 %	21 %	12 %	100 %	- 0,67
Svært uenig	3 %	7 %	25 %	59 %	6 %	100 %	- 1,30
Vet ikke	3 %	11 %	24 %	21 %	42 %	100 %	- 0,48
Hvor ofte bekymrer du deg for at du skal bli utsatt for terror?							
Ukentlig	33 %	0 %	50 %	0 %	17 %	100 %	0,17
Månedlig	12 %	44 %	24 %	9 %	12 %	100 %	0,26
Sjeldnere	7 %	39 %	27 %	13 %	15 %	100 %	0,00
Aldri	5 %	28 %	25 %	28 %	14 %	100 %	- 0,43

Tabell F- 3: Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge kriminalitet

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	79	384	241	184	122	1 010	
	8 %	38 %	24 %	18 %	12 %	100 %	- 0,07
Kjønn							
Mann	9 %	38 %	26 %	21 %	6 %	100 %	- 0,12
Kvinne	6 %	38 %	22 %	16 %	18 %	100 %	- 0,02
Alder							
snitt:	46,2	46,0	41,2	44,0	40,1	43,8	
15 - 17 år	13 %	31 %	31 %	10 %	15 %	100 %	0,05
18 - 24 år	4 %	31 %	28 %	22 %	15 %	100 %	- 0,35
25 - 34 år	6 %	30 %	31 %	19 %	13 %	100 %	- 0,28
35 - 44 år	9 %	37 %	19 %	18 %	17 %	100 %	- 0,01
45 - 54 år	7 %	49 %	25 %	11 %	8 %	100 %	0,17
55 - 64 år	11 %	36 %	21 %	25 %	7 %	100 %	- 0,13
65 år og mer	6 %	50 %	16 %	18 %	11 %	100 %	0,10
Bostedsregion							
Nord	13 %	32 %	25 %	18 %	12 %	100 %	- 0,03
Midt	6 %	39 %	23 %	18 %	14 %	100 %	- 0,06
Vest	7 %	37 %	26 %	18 %	12 %	100 %	- 0,10
Sør	8 %	43 %	20 %	21 %	9 %	100 %	- 0,04
Øst	9 %	38 %	26 %	12 %	15 %	100 %	0,05
Oslo fylke	4 %	37 %	22 %	28 %	9 %	100 %	- 0,34
Type bosted							
Spredd bebyggelse	10 %	36 %	32 %	15 %	8 %	100 %	- 0,04
Tettsted	10 %	38 %	22 %	19 %	12 %	100 %	- 0,02
By med færre enn 50 000 innb.	8 %	43 %	21 %	12 %	15 %	100 %	0,14
By med mer enn 50 000 innb.	6 %	34 %	24 %	22 %	14 %	100 %	- 0,21
Oslo by	4 %	35 %	23 %	29 %	9 %	100 %	- 0,38
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	8 %	42 %	21 %	17 %	11 %	100 %	0,03
I privat sektor	8 %	39 %	24 %	19 %	10 %	100 %	- 0,08
I offentlig sektor	8 %	32 %	27 %	17 %	15 %	100 %	- 0,13
Jobber i transportnæringen	8 %	26 %	31 %	23 %	13 %	100 %	- 0,36
Jobber med datasikkerhet	4 %	43 %	25 %	18 %	11 %	100 %	- 0,11
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	9 %	39 %	21 %	22 %	10 %	100 %	- 0,09
Har hendt familie/venner	11 %	35 %	21 %	23 %	10 %	100 %	- 0,11
Har aldri tenkt på det	10 %	38 %	26 %	14 %	13 %	100 %	0,06
Bruk av internett							
Har egen profil	8 %	36 %	25 %	18 %	13 %	100 %	- 0,09
Handler varer eller tjenester minst månedlig	7 %	36 %	27 %	20 %	11 %	100 %	- 0,17
Handler reisebilletter minst månedlig	7 %	33 %	25 %	24 %	10 %	100 %	- 0,26
Har minst én reiseoversikt	8 %	38 %	26 %	20 %	9 %	100 %	- 0,14
Har aktivt valgt reiseoversikt	7 %	41 %	24 %	22 %	5 %	100 %	- 0,11
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	7 %	21 %	34 %	34 %	3 %	100 %	- 0,69
Månedlig	7 %	43 %	19 %	24 %	8 %	100 %	- 0,11
Sjeldnere	5 %	40 %	26 %	17 %	12 %	100 %	- 0,10
Aldri	13 %	35 %	22 %	17 %	13 %	100 %	0,04

Tabell F- 4: Registrering av hvor personer oppholder seg (sted og tid) bidrar til å forebygge kriminalitet - relatert til syn på kriminalitet

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	79 8 %	384 38 %	241 24 %	184 18 %	122 12 %	1 010 100 %	- 0,07
Voldskriminalitet blant de to mest fryktede hendelser							
Nei	7 %	37 %	19 %	12 %	24 %	100 %	-0,11
Ja	10 %	41 %	14 %	11 %	24 %	100 %	0,08
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking							
Svært enig	16 %	45 %	12 %	10 %	17 %	100 %	0,36
Litt enig	4 %	41 %	16 %	12 %	28 %	100 %	-0,12
Vet ikke	0 %	18 %	21 %	38 %	23 %	100 %	-0,46
Litt uenig	1 %	17 %	37 %	11 %	34 %	100 %	-0,89
Svært uenig	4 %	13 %	50 %	6 %	27 %	100 %	-1,06
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet							
Svært enig	14 %	46 %	13 %	8 %	19 %	100 %	0,29
Litt enig	1 %	35 %	19 %	15 %	30 %	100 %	-0,30
Vet ikke	0 %	9 %	31 %	44 %	16 %	100 %	-0,69
Litt uenig	6 %	17 %	37 %	10 %	31 %	100 %	-0,75
Svært uenig	5 %	15 %	60 %	5 %	15 %	100 %	-1,10
Voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem							
Svært enig	23 %	51 %	12 %	6 %	9 %	100 %	0,65
Litt enig	8 %	52 %	12 %	8 %	21 %	100 %	0,24
Vet ikke	6 %	18 %	18 %	36 %	23 %	100 %	-0,29
Litt uenig	5 %	34 %	21 %	6 %	34 %	100 %	-0,32
Svært uenig	6 %	24 %	43 %	5 %	23 %	100 %	-0,74
Jeg er bekymret for at kriminelle har tilgang til og kobler ulike dataregistre							
Svært enig	12 %	43 %	21 %	7 %	17 %	100 %	0,09
Litt enig	5 %	42 %	17 %	9 %	28 %	100 %	-0,10
Vet ikke	1 %	17 %	7 %	55 %	19 %	100 %	-0,14
Litt uenig	8 %	26 %	21 %	6 %	38 %	100 %	-0,37
Svært uenig	14 %	24 %	24 %	14 %	24 %	100 %	-0,21
Bekymrer meg <u>ukentlig</u> for å bli utsatt for kriminalitet eller overfall (tyveri, blind vold etc.) når jeg							
... ferdes til fots, med sykkel, rullestol etc.	18 %	38 %	9 %	11 %	25 %	100 %	0,30
... reiser med buss eller drosje	23 %	31 %	8 %	8 %	31 %	100 %	0,31
... reiser med tog eller båt	14 %	29 %	14 %	14 %	29 %	100 %	0,00
... reiser med fly	20 %	40 %	0 %	0 %	40 %	100 %	0,40
... reiser i privatbil	19 %	38 %	19 %	5 %	19 %	100 %	0,19

Tabell F- 5: Vandalisering av kollektive transportmidler er et stort problem

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	305	436	112	31	128	1 012	
	30 %	43 %	11 %	3 %	13 %	100 %	0,86
Kjønn							
Mann	31 %	43 %	14 %	3 %	9 %	100 %	0,85
Kvinne	29 %	43 %	8 %	3 %	16 %	100 %	0,87
Alder							
snitt:	48,8	43,1	40,5	42,5	37,4	43,8	
15 - 17 år	8 %	39 %	18 %	5 %	29 %	100 %	0,26
18 - 24 år	18 %	37 %	17 %	7 %	22 %	100 %	0,41
25 - 34 år	26 %	47 %	11 %	2 %	14 %	100 %	0,85
35 - 44 år	28 %	48 %	10 %	1 %	14 %	100 %	0,92
45 - 54 år	33 %	47 %	11 %	3 %	6 %	100 %	0,96
55 - 64 år	35 %	39 %	9 %	4 %	13 %	100 %	0,90
65 år og mer	51 %	36 %	7 %	3 %	3 %	100 %	1,26
Bostedsregion							
Nord	25 %	41 %	11 %	5 %	17 %	100 %	0,71
Midt	28 %	42 %	10 %	3 %	17 %	100 %	0,83
Vest	33 %	42 %	13 %	1 %	11 %	100 %	0,92
Sør	32 %	39 %	11 %	4 %	14 %	100 %	0,84
Øst	31 %	46 %	10 %	2 %	11 %	100 %	0,95
Oslo fylke	27 %	48 %	10 %	7 %	8 %	100 %	0,78
Type bosted							
Spredd bebyggelse	28 %	44 %	11 %	6 %	10 %	100 %	0,78
Tettsted	33 %	47 %	8 %	2 %	9 %	100 %	1,01
By med færre enn 50 000 innb.	31 %	38 %	10 %	2 %	19 %	100 %	0,88
By med mer enn 50 000 innb.	27 %	40 %	16 %	3 %	14 %	100 %	0,73
Oslo by	28 %	49 %	9 %	5 %	8 %	100 %	0,87
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	35 %	39 %	11 %	4 %	12 %	100 %	0,90
I privat sektor	29 %	42 %	12 %	3 %	13 %	100 %	0,84
I offentlig sektor	27 %	48 %	9 %	3 %	13 %	100 %	0,87
Jobber i transportnæringen	33 %	38 %	15 %	0 %	13 %	100 %	0,90
Jobber med datasikkerhet	24 %	52 %	14 %	0 %	10 %	100 %	0,86
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	33 %	40 %	11 %	3 %	13 %	100 %	0,89
Har hendt familie/venner	30 %	44 %	10 %	4 %	11 %	100 %	0,86
Har aldri tenkt på det	30 %	42 %	11 %	3 %	14 %	100 %	0,87
Bruk av internett							
Har egen profil	28 %	44 %	11 %	4 %	13 %	100 %	0,80
Handler varer eller tjenester minst månedlig	26 %	49 %	10 %	3 %	12 %	100 %	0,85
Handler reisebilletter minst månedlig	28 %	46 %	15 %	5 %	7 %	100 %	0,77
Har minst én reiseoversikt	32 %	44 %	12 %	3 %	8 %	100 %	0,89
Har aktivt valgt reiseoversikt	38 %	45 %	11 %	1 %	5 %	100 %	1,07
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	23 %	33 %	23 %	7 %	13 %	100 %	0,43
Månedlig	27 %	57 %	7 %	3 %	5 %	100 %	0,99
Sjeldnere	27 %	46 %	13 %	2 %	11 %	100 %	0,84
Aldri	36 %	36 %	9 %	4 %	15 %	100 %	0,90

Tabell F- 6: Voldskriminalitet på kollektive transportmidler er et stort problem

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	104	338	287	88	194	1 011	
	10 %	33 %	28 %	9 %	19 %	100 %	0,08
Kjønn							
Mann	10 %	32 %	32 %	11 %	15 %	100 %	- 0,03
Kvinne	10 %	35 %	25 %	6 %	24 %	100 %	0,19
Alder							
snitt:	52,8	46,2	41,9	39,4	39,5	43,8	
15 - 17 år	3 %	28 %	23 %	20 %	28 %	100 %	- 0,30
18 - 24 år	6 %	22 %	34 %	13 %	25 %	100 %	- 0,26
25 - 34 år	5 %	31 %	33 %	8 %	23 %	100 %	- 0,11
35 - 44 år	7 %	34 %	28 %	7 %	24 %	100 %	0,06
45 - 54 år	10 %	39 %	29 %	9 %	13 %	100 %	0,13
55 - 64 år	15 %	34 %	26 %	8 %	17 %	100 %	0,22
65 år og mer	25 %	41 %	20 %	4 %	11 %	100 %	0,62
Bostedsregion							
Nord	8 %	32 %	25 %	11 %	23 %	100 %	0,01
Midt	13 %	32 %	28 %	7 %	20 %	100 %	0,15
Vest	12 %	33 %	27 %	7 %	20 %	100 %	0,16
Sør	11 %	35 %	27 %	10 %	17 %	100 %	0,11
Øst	11 %	34 %	27 %	7 %	21 %	100 %	0,14
Oslo fylke	4 %	33 %	39 %	12 %	12 %	100 %	- 0,22
Type bosted							
Spredt bebyggelse	14 %	27 %	31 %	11 %	17 %	100 %	0,02
Teltsted	10 %	38 %	26 %	7 %	20 %	100 %	0,19
By med færre enn 50 000 innb.	13 %	36 %	25 %	5 %	21 %	100 %	0,29
By med mer enn 50 000 innb.	8 %	29 %	28 %	13 %	22 %	100 %	- 0,08
Oslo by	3 %	34 %	39 %	12 %	12 %	100 %	- 0,21
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	14 %	33 %	26 %	9 %	18 %	100 %	0,18
I privat sektor	8 %	34 %	29 %	9 %	20 %	100 %	0,03
I offentlig sektor	10 %	33 %	29 %	9 %	19 %	100 %	0,06
Jobber i transportnæringen	15 %	33 %	28 %	10 %	13 %	100 %	0,15
Jobber med datasikkerhet	7 %	41 %	28 %	14 %	10 %	100 %	0,00
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	9 %	36 %	31 %	5 %	18 %	100 %	0,14
Har hendt familie/venner	10 %	38 %	29 %	10 %	14 %	100 %	0,09
Har aldri tenkt på det	10 %	38 %	29 %	10 %	14 %	100 %	0,09
Bruk av internett							
Har egen profil	9 %	31 %	30 %	11 %	19 %	100 %	- 0,03
Handler varer eller tjenester minst månedlig	8 %	32 %	31 %	10 %	19 %	100 %	- 0,03
Handler reisebilletter minst månedlig	6 %	32 %	34 %	13 %	15 %	100 %	- 0,15
Har minst én reiseoversikt	10 %	33 %	31 %	10 %	16 %	100 %	0,03
Har aktivt valgt reiseoversikt	12 %	37 %	32 %	5 %	13 %	100 %	0,19
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	10 %	45 %	17 %	10 %	17 %	100 %	0,28
Månedlig	11 %	35 %	33 %	5 %	15 %	100 %	0,13
Sjeldnere	8 %	35 %	30 %	9 %	18 %	100 %	0,03
Aldri	13 %	30 %	26 %	9 %	21 %	100 %	0,12

Tabell F- 7: Det er viktig for meg at andre ikke kan snike/unnlate å betale for kollektivtransport, bompenger eller parkering

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	241 24 %	391 39 %	204 20 %	87 9 %	87 9 %	1010 100 %	0,49
Kjønn							
Mann	26 %	37 %	21 %	8 %	7 %	100 %	0,51
Kvinne	22 %	40 %	19 %	9 %	10 %	100 %	0,47
Alder							
snitt:	44,1	44,9	42,3	44,4	41,1	43,8	
15 - 17 år	28 %	38 %	18 %	3 %	13 %	100 %	0,72
18 - 24 år	28 %	29 %	21 %	10 %	12 %	100 %	0,43
25 - 34 år	23 %	38 %	23 %	8 %	8 %	100 %	0,46
35 - 44 år	22 %	38 %	21 %	7 %	11 %	100 %	0,48
45 - 54 år	20 %	42 %	24 %	9 %	5 %	100 %	0,41
55 - 64 år	21 %	42 %	18 %	12 %	7 %	100 %	0,41
65 år og mer	35 %	39 %	12 %	5 %	9 %	100 %	0,87
Bostedsregion							
Nord	19 %	35 %	22 %	13 %	10 %	100 %	0,24
Midt	19 %	44 %	24 %	5 %	9 %	100 %	0,49
Vest	25 %	42 %	20 %	5 %	7 %	100 %	0,61
Sør	27 %	34 %	19 %	9 %	11 %	100 %	0,52
Øst	25 %	39 %	18 %	9 %	9 %	100 %	0,52
Oslo fylke	24 %	38 %	20 %	13 %	6 %	100 %	0,40
Type bosted							
Spredt bebyggelse	20 %	45 %	22 %	8 %	4 %	100 %	0,48
Tettsted	25 %	43 %	16 %	10 %	7 %	100 %	0,57
By med færre enn 50 000 innb.	24 %	35 %	22 %	5 %	14 %	100 %	0,52
By med mer enn 50 000 innb.	24 %	35 %	23 %	9 %	9 %	100 %	0,42
Oslo by	25 %	35 %	21 %	13 %	5 %	100 %	0,38
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	26 %	37 %	18 %	9 %	10 %	100 %	0,53
I privat sektor	23 %	38 %	23 %	8 %	9 %	100 %	0,46
I offentlig sektor	22 %	42 %	19 %	9 %	8 %	100 %	0,50
Jobber i transportnæringen	32 %	34 %	26 %	5 %	3 %	100 %	0,61
Jobber med datasikkerhet	21 %	28 %	28 %	17 %	7 %	100 %	0,07
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	20 %	39 %	19 %	12 %	9 %	100 %	0,35
Har hendt familie/venner	26 %	38 %	19 %	8 %	9 %	100 %	0,54
Har aldri tenkt på det	27 %	39 %	20 %	7 %	7 %	100 %	0,60
Bruk av internett							
Har egen profil	24 %	37 %	20 %	9 %	9 %	100 %	0,46
Handler varer eller tjenester minst månedlig	22 %	40 %	20 %	9 %	8 %	100 %	0,46
Handler reisebilletter minst månedlig	20 %	38 %	23 %	11 %	8 %	100 %	0,34
Har minst én reiseoversikt	25 %	37 %	21 %	8 %	8 %	100 %	0,50
Har aktivt valgt reiseoversikt	29 %	31 %	26 %	9 %	5 %	100 %	0,46
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	27 %	27 %	13 %	17 %	17 %	100 %	0,33
Månedlig	14 %	49 %	21 %	9 %	8 %	100 %	0,39
Sjeldnere	23 %	40 %	24 %	7 %	7 %	100 %	0,48
Aldri	29 %	35 %	17 %	10 %	10 %	100 %	0,56

Tabell F- 8: Det er viktig for meg at stjålne kjøretøy kan lokaliseres effektivt

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	471	351	74	14	101	1011	
	47 %	35 %	7 %	1 %	10 %	100 %	1,18
Kjønn							
Mann	46 %	36 %	9 %	2 %	7 %	100 %	1,14
Kvinne	47 %	34 %	6 %	0 %	13 %	100 %	1,21
Alder							
snitt:	46,4	43,3	37,5	34,8	39,2	43,8	
15 - 17 år	42 %	29 %	16 %	3 %	11 %	100 %	0,92
18 - 24 år	34 %	34 %	11 %	4 %	16 %	100 %	0,82
25 - 34 år	42 %	33 %	10 %	1 %	14 %	100 %	1,06
35 - 44 år	42 %	40 %	7 %	2 %	8 %	100 %	1,12
45 - 54 år	45 %	41 %	9 %	0 %	6 %	100 %	1,22
55 - 64 år	61 %	27 %	1 %	1 %	10 %	100 %	1,47
65 år og mer	55 %	32 %	6 %	1 %	6 %	100 %	1,34
Bostedsregion							
Nord	45 %	32 %	7 %	0 %	16 %	100 %	1,15
Midt	44 %	40 %	6 %	1 %	9 %	100 %	1,21
Vest	46 %	37 %	9 %	1 %	7 %	100 %	1,17
Sør	54 %	26 %	7 %	2 %	10 %	100 %	1,24
Øst	47 %	36 %	7 %	0 %	9 %	100 %	1,23
Oslo fylke	38 %	36 %	8 %	4 %	14 %	100 %	0,96
Type bosted							
Spredt bebyggelse	46 %	41 %	8 %	1 %	4 %	100 %	1,24
Tettsted	50 %	32 %	8 %	1 %	8 %	100 %	1,23
By med færre enn 50 000 innb.	53 %	29 %	6 %	0 %	12 %	100 %	1,28
By med mer enn 50 000 innb.	40 %	39 %	7 %	2 %	12 %	100 %	1,08
Oslo by	39 %	35 %	8 %	4 %	13 %	100 %	0,96
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	48 %	34 %	7 %	1 %	11 %	100 %	1,20
I privat sektor	47 %	37 %	8 %	1 %	7 %	100 %	1,19
I offentlig sektor	45 %	33 %	7 %	1 %	13 %	100 %	1,13
Jobber i transportnæringen	49 %	36 %	10 %	0 %	5 %	100 %	1,23
Jobber med datasikkerhet	37 %	33 %	23 %	3 %	3 %	100 %	0,77
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	40 %	34 %	10 %	6 %	11 %	100 %	0,91
Har hendt familie/venner	45 %	33 %	10 %	2 %	10 %	100 %	1,08
Har aldri tenkt på det	52 %	32 %	6 %	0 %	10 %	100 %	1,28
Bruk av internett							
Har egen profil	44 %	35 %	8 %	2 %	11 %	100 %	1,11
Handler varer eller tjenester minst månedlig	41 %	38 %	9 %	2 %	10 %	100 %	1,07
Handler reisebilletter minst månedlig	41 %	36 %	12 %	2 %	10 %	100 %	1,03
Har minst én reiseoversikt	47 %	37 %	7 %	2 %	8 %	100 %	1,19
Har aktivt valgt reiseoversikt	46 %	38 %	8 %	2 %	6 %	100 %	1,17
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	43 %	30 %	13 %	7 %	7 %	100 %	0,90
Månedlig	41 %	38 %	10 %	1 %	10 %	100 %	1,08
Sjeldnere	43 %	38 %	8 %	2 %	9 %	100 %	1,12
Aldri	54 %	30 %	5 %	1 %	10 %	100 %	1,32

Tabell F- 9: Det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	551	280	98	32	51	1 012	
	54 %	28 %	10 %	3 %	5 %	100 %	1,21
Kjønn							
Mann	45 %	33 %	13 %	5 %	4 %	100 %	1,00
Kvinne	64 %	23 %	6 %	2 %	6 %	100 %	1,40
Alder							
snitt:	45,4	42,7	43,9	40,2	33,8	43,8	
15 - 17 år	46 %	26 %	10 %	8 %	10 %	100 %	0,92
18 - 24 år	46 %	30 %	12 %	2 %	11 %	100 %	1,05
25 - 34 år	53 %	34 %	3 %	4 %	6 %	100 %	1,28
35 - 44 år	49 %	26 %	13 %	6 %	6 %	100 %	0,99
45 - 54 år	54 %	28 %	13 %	2 %	3 %	100 %	1,20
55 - 64 år	65 %	21 %	9 %	2 %	2 %	100 %	1,38
65 år og mer	62 %	30 %	7 %	1 %	0 %	100 %	1,45
Bostedsregion							
Nord	62 %	29 %	3 %	2 %	4 %	100 %	1,45
Midt	69 %	17 %	5 %	3 %	6 %	100 %	1,44
Vest	55 %	29 %	8 %	4 %	4 %	100 %	1,22
Sør	54 %	27 %	9 %	3 %	7 %	100 %	1,21
Øst	51 %	30 %	11 %	3 %	5 %	100 %	1,15
Oslo fylke	40 %	32 %	20 %	4 %	3 %	100 %	0,85
Type bosted							
Spredt bebyggelse	53 %	34 %	8 %	1 %	4 %	100 %	1,29
Tettsted	59 %	27 %	7 %	5 %	3 %	100 %	1,29
By med færre enn 50 000 innb.	58 %	21 %	11 %	3 %	7 %	100 %	1,21
By med mer enn 50 000 innb.	53 %	30 %	7 %	2 %	7 %	100 %	1,25
Oslo by	41 %	32 %	20 %	4 %	3 %	100 %	0,85
Yrkesaktivitet							
Ikke i arbeid	53 %	30 %	9 %	2 %	6 %	100 %	1,21
I privat sektor	49 %	31 %	12 %	4 %	4 %	100 %	1,09
I offentlig sektor	65 %	21 %	6 %	3 %	5 %	100 %	1,38
Jobber i transportnæringen	42 %	32 %	18 %	8 %	0 %	100 %	0,82
Jobber med datasikkerhet	30 %	40 %	20 %	3 %	7 %	100 %	0,73
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	45 %	29 %	14 %	4 %	7 %	100 %	0,96
Har hendt familie/venner	51 %	32 %	10 %	3 %	4 %	100 %	1,18
Har aldri tenkt på det	52 %	29 %	12 %	4 %	3 %	100 %	1,13
Bruk av internett							
Har egen profil	53 %	28 %	8 %	4 %	6 %	100 %	1,18
Handler varer eller tjenester minst månedlig	53 %	29 %	9 %	4 %	5 %	100 %	1,18
Handler reisebilletter minst månedlig	47 %	33 %	11 %	3 %	6 %	100 %	1,12
Har minst én reiseoversikt	52 %	28 %	11 %	4 %	5 %	100 %	1,13
Har aktivt valgt reiseoversikt	50 %	32 %	11 %	5 %	2 %	100 %	1,12
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	47 %	20 %	13 %	10 %	10 %	100 %	0,80
Månedlig	57 %	23 %	12 %	3 %	4 %	100 %	1,19
Sjeldnere	54 %	30 %	9 %	3 %	4 %	100 %	1,23
Aldri	57 %	26 %	9 %	3 %	5 %	100 %	1,25

Tabell F- 10: Vurdering av utsagn om konsekvenser av kameraovervåking

Hvor enig er du i følgende utsagn?	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet	48 %	41 %	5 %	2 %	3 %	100 %
Kameraovervåking bidrar til å forebygge terrorangrep	22 %	36 %	14 %	12 %	16 %	100 %
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking	37 %	45 %	9 %	5 %	4 %	100 %
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video	10 %	35 %	30 %	20 %	6 %	100 %
Kameraovervåking krenker mitt privatliv	10 %	34 %	27 %	24 %	4 %	100 %

Tabell F- 11: Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	488	418	53	19	32	1 010	
	48 %	41 %	5 %	2 %	3 %	100 %	1,29
Kjønn							
Mann	46 %	43 %	7 %	2 %	2 %	100 %	1,23
Kvinne	51 %	39 %	4 %	1 %	5 %	100 %	1,35
Alder							
snitt:	46,3	42,3	37,0	35,8	41,3	43,8	
15 - 17 år	43 %	43 %	13 %	3 %	0 %	100 %	1,10
18 - 24 år	35 %	45 %	11 %	4 %	4 %	100 %	0,95
25 - 34 år	42 %	48 %	4 %	2 %	3 %	100 %	1,24
35 - 44 år	44 %	41 %	7 %	3 %	5 %	100 %	1,17
45 - 54 år	55 %	38 %	4 %	1 %	2 %	100 %	1,43
55 - 64 år	56 %	38 %	2 %	1 %	2 %	100 %	1,47
65 år og mer	56 %	37 %	3 %	0 %	4 %	100 %	1,45
Bostedsregion							
Nord	47 %	46 %	5 %	0 %	1 %	100 %	1,36
Midt	45 %	47 %	6 %	1 %	1 %	100 %	1,28
Vest	49 %	43 %	3 %	3 %	2 %	100 %	1,30
Sør	48 %	39 %	4 %	2 %	6 %	100 %	1,27
Øst	53 %	38 %	5 %	1 %	3 %	100 %	1,36
Oslo fylke	44 %	40 %	10 %	2 %	4 %	100 %	1,13
Type bosted							
Spredt bebyggelse	48 %	46 %	3 %	1 %	3 %	100 %	1,37
Tettsted	50 %	41 %	4 %	2 %	3 %	100 %	1,32
By med færre enn 50 000 innb.	55 %	36 %	6 %	0 %	2 %	100 %	1,39
By med mer enn 50 000 innb.	43 %	46 %	4 %	3 %	5 %	100 %	1,22
Oslo by	43 %	40 %	10 %	3 %	4 %	100 %	1,11

Tabell F- 12: Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking bidrar til å forebygge terrorangrep"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	226	363	146	119	158	1 012	
	22 %	36 %	14 %	12 %	16 %	100 %	0,43
Kjønn							
Mann	21 %	36 %	17 %	16 %	11 %	100 %	0,29
Kvinne	24 %	36 %	12 %	8 %	20 %	100 %	0,55
Alder							
snitt:	49,9	44,5	39,9	37,4	41,9	43,8	
15 - 17 år	13 %	41 %	21 %	8 %	18 %	100 %	0,31
18 - 24 år	11 %	24 %	21 %	26 %	18 %	100 %	-0,29
25 - 34 år	11 %	41 %	19 %	15 %	15 %	100 %	0,14
35 - 44 år	24 %	31 %	13 %	13 %	20 %	100 %	0,40
45 - 54 år	29 %	40 %	13 %	7 %	10 %	100 %	0,71
55 - 64 år	23 %	40 %	11 %	9 %	17 %	100 %	0,57
65 år og mer	43 %	31 %	11 %	3 %	12 %	100 %	1,00
Bostedsregion							
Nord	17 %	44 %	14 %	7 %	17 %	100 %	0,51
Midt	26 %	36 %	14 %	9 %	15 %	100 %	0,56
Vest	20 %	36 %	16 %	13 %	16 %	100 %	0,35
Sør	22 %	33 %	13 %	15 %	17 %	100 %	0,33
Øst	26 %	34 %	15 %	9 %	16 %	100 %	0,53
Oslo fylke	20 %	36 %	14 %	19 %	11 %	100 %	0,26
Type bosted							
Spredt bebyggelse	28 %	32 %	15 %	9 %	16 %	100 %	0,56
Tettsted	23 %	38 %	13 %	10 %	17 %	100 %	0,51
By med færre enn 50 000 innb.	24 %	37 %	14 %	9 %	16 %	100 %	0,55
By med mer enn 50 000 innb.	17 %	34 %	17 %	16 %	15 %	100 %	0,18
Oslo by	19 %	36 %	13 %	19 %	12 %	100 %	0,23

Tabell F- 13: Hvor enig er du i utsagnet "Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	377	457	90	49	40	1 013	
	37 %	45 %	9 %	5 %	4 %	100 %	1,01
Kjønn							
Mann	32 %	48 %	9 %	8 %	3 %	100 %	0,87
Kvinne	42 %	43 %	8 %	2 %	5 %	100 %	1,15
Alder							
snitt:	47,6	42,3	39,0	37,1	44,0	43,8	
15 - 17 år	18 %	54 %	18 %	8 %	3 %	100 %	0,56
18 - 24 år	24 %	46 %	12 %	11 %	7 %	100 %	0,58
25 - 34 år	29 %	53 %	11 %	5 %	2 %	100 %	0,92
35 - 44 år	34 %	46 %	8 %	5 %	6 %	100 %	0,96
45 - 54 år	45 %	41 %	8 %	2 %	3 %	100 %	1,20
55 - 64 år	44 %	42 %	7 %	5 %	2 %	100 %	1,13
65 år og mer	50 %	39 %	5 %	1 %	5 %	100 %	1,32
Bostedsregion							
Nord	43 %	44 %	7 %	1 %	5 %	100 %	1,20
Midt	33 %	50 %	10 %	4 %	4 %	100 %	0,96
Vest	41 %	41 %	9 %	6 %	3 %	100 %	1,03
Sør	36 %	41 %	12 %	6 %	4 %	100 %	0,89
Øst	39 %	49 %	5 %	4 %	4 %	100 %	1,12
Oslo fylke	30 %	47 %	11 %	7 %	5 %	100 %	0,83
Type bosted							
Spredt bebyggelse	38 %	46 %	8 %	4 %	3 %	100 %	1,05
Tettsted	38 %	46 %	7 %	5 %	4 %	100 %	1,06
By med færre enn 50 000 innb.	42 %	43 %	8 %	3 %	3 %	100 %	1,13
By med mer enn 50 000 innb.	33 %	45 %	11 %	5 %	5 %	100 %	0,90
Oslo by	31 %	46 %	12 %	7 %	4 %	100 %	0,83

Tabell F- 14: Hvor enig er du i utsagnet "Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	99	351	302	199	60	1 011	
	10 %	35 %	30 %	20 %	6 %	100 %	- 0,15
Kjønn							
Mann	13 %	33 %	30 %	20 %	4 %	100 %	- 0,10
Kvinne	6 %	36 %	30 %	19 %	8 %	100 %	- 0,20
Alder							
snitt:	41,2	43,6	42,8	47,4	42,3	43,8	
15 - 17 år	13 %	33 %	28 %	21 %	5 %	100 %	- 0,10
18 - 24 år	12 %	31 %	32 %	14 %	10 %	100 %	- 0,04
25 - 34 år	12 %	38 %	31 %	15 %	4 %	100 %	0,00
35 - 44 år	11 %	34 %	30 %	21 %	4 %	100 %	- 0,14
45 - 54 år	7 %	37 %	34 %	16 %	6 %	100 %	- 0,16
55 - 64 år	8 %	36 %	25 %	23 %	7 %	100 %	- 0,20
65 år og mer	8 %	29 %	27 %	31 %	4 %	100 %	- 0,44
Bostedsregion							
Nord	4 %	35 %	34 %	19 %	8 %	100 %	- 0,29
Midt	12 %	35 %	30 %	17 %	6 %	100 %	- 0,05
Vest	9 %	38 %	26 %	20 %	7 %	100 %	- 0,12
Sør	9 %	36 %	30 %	20 %	5 %	100 %	- 0,16
Øst	12 %	31 %	31 %	20 %	5 %	100 %	- 0,16
Oslo fylke	10 %	34 %	30 %	21 %	5 %	100 %	- 0,17
Type bosted							
Spredt bebyggelse	10 %	32 %	33 %	18 %	6 %	100 %	- 0,17
Tettsted	9 %	33 %	32 %	20 %	7 %	100 %	- 0,20
By med færre enn 50 000 innb.	7 %	34 %	31 %	21 %	6 %	100 %	- 0,25
By med mer enn 50 000 innb.	13 %	40 %	24 %	18 %	5 %	100 %	0,05
Oslo by	11 %	33 %	31 %	20 %	5 %	100 %	- 0,16

Tabell F- 15: Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking krenker mitt privatliv"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	103	346	277	247	39	1 012	
	10 %	34 %	27 %	24 %	4 %	100 %	- 0,22
Kjønn							
Mann	16 %	35 %	25 %	21 %	3 %	100 %	0,00
Kvinne	5 %	33 %	30 %	28 %	4 %	100 %	- 0,43
Alder							
snitt:	41,1	41,5	43,5	49,0	40,2	43,8	
15 - 17 år	10 %	33 %	30 %	18 %	10 %	100 %	- 0,13
18 - 24 år	17 %	36 %	28 %	15 %	5 %	100 %	0,11
25 - 34 år	12 %	39 %	30 %	16 %	2 %	100 %	0,00
35 - 44 år	8 %	40 %	26 %	22 %	5 %	100 %	- 0,14
45 - 54 år	10 %	40 %	24 %	23 %	4 %	100 %	- 0,11
55 - 64 år	10 %	26 %	26 %	35 %	3 %	100 %	- 0,49
65 år og mer	5 %	19 %	33 %	40 %	3 %	100 %	- 0,84
Bostedsregion							
Nord	4 %	36 %	26 %	30 %	3 %	100 %	- 0,42
Midt	11 %	37 %	24 %	24 %	4 %	100 %	- 0,14
Vest	9 %	37 %	25 %	23 %	7 %	100 %	- 0,16
Sør	11 %	27 %	33 %	25 %	4 %	100 %	- 0,33
Øst	11 %	33 %	29 %	23 %	4 %	100 %	- 0,21
Oslo fylke	13 %	38 %	24 %	23 %	2 %	100 %	- 0,07
Type bosted							
Spredt bebyggelse	9 %	31 %	30 %	25 %	4 %	100 %	- 0,32
Tettsted	11 %	31 %	26 %	26 %	6 %	100 %	- 0,26
By med færre enn 50 000 innb.	8 %	32 %	30 %	28 %	2 %	100 %	- 0,38
By med mer enn 50 000 innb.	10 %	41 %	25 %	19 %	5 %	100 %	- 0,01
Oslo by	13 %	38 %	25 %	23 %	2 %	100 %	- 0,06

Tabell F- 16: Vurdering av utsagn om kameraovervåking av trafikken

Hvor enig er du i følgende utsagn?	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Kameraovervåking av trafikken bør tillates hvis det bidrar til miljøvennlige transportløsninger	31 %	32 %	14 %	14 %	9 %	100 %
Kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker	31 %	33 %	15 %	9 %	12 %	100 %
Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker	34 %	35 %	16 %	9 %	6 %	100 %

Tabell F- 17: *Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking av trafikken bør tillates hvis det bidrar til miljøvennlige transportløsninger"?*

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	318	320	139	140	95	1 012	
	31 %	32 %	14 %	14 %	9 %	100 %	0,53
Kjønn							
Mann	29 %	33 %	13 %	17 %	7 %	100 %	0,44
Kvinne	34 %	30 %	14 %	11 %	11 %	100 %	0,62
Alder							
snitt:	45,9	43,6	43,8	41,7	40,5	43,8	
15 - 17 år	38 %	33 %	15 %	5 %	8 %	100 %	0,85
18 - 24 år	25 %	28 %	14 %	18 %	15 %	100 %	0,28
25 - 34 år	32 %	35 %	11 %	15 %	7 %	100 %	0,58
35 - 44 år	22 %	32 %	15 %	17 %	14 %	100 %	0,26
45 - 54 år	31 %	32 %	13 %	15 %	7 %	100 %	0,51
55 - 64 år	32 %	31 %	16 %	14 %	7 %	100 %	0,51
65 år og mer	50 %	30 %	10 %	1 %	9 %	100 %	1,18
Bostedsregion							
Nord	26 %	33 %	21 %	12 %	7 %	100 %	0,40
Midt	32 %	34 %	14 %	12 %	8 %	100 %	0,61
Vest	28 %	32 %	16 %	12 %	13 %	100 %	0,48
Sør	33 %	30 %	14 %	12 %	11 %	100 %	0,58
Øst	34 %	32 %	11 %	13 %	10 %	100 %	0,63
Oslo fylke	33 %	27 %	10 %	25 %	6 %	100 %	0,34
Type bosted							
Spredd bebyggelse	28 %	30 %	15 %	17 %	9 %	100 %	0,37
Tettsted	33 %	32 %	12 %	12 %	10 %	100 %	0,63
By med færre enn 50 000 innb.	35 %	35 %	13 %	9 %	8 %	100 %	0,75
By med mer enn 50 000 innb.	27 %	30 %	18 %	13 %	12 %	100 %	0,40
Oslo by	33 %	27 %	10 %	25 %	6 %	100 %	0,32

Tabell F- 18: Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking av kjøring på rødt lys bidrar til færre trafikkulykker"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	310	334	154	92	120	1 010	
	31 %	33 %	15 %	9 %	12 %	100 %	0,61
Kjønn							
Mann	28 %	33 %	17 %	13 %	9 %	100 %	0,45
Kvinne	34 %	33 %	13 %	5 %	15 %	100 %	0,77
Alder							
snitt:	49,9	43,2	39,6	38,0	39,3	43,8	
15 - 17 år	26 %	31 %	15 %	15 %	13 %	100 %	0,36
18 - 24 år	17 %	29 %	30 %	10 %	14 %	100 %	0,10
25 - 34 år	18 %	40 %	14 %	12 %	16 %	100 %	0,37
35 - 44 år	24 %	31 %	15 %	13 %	17 %	100 %	0,39
45 - 54 år	34 %	37 %	15 %	8 %	7 %	100 %	0,76
55 - 64 år	43 %	32 %	10 %	6 %	8 %	100 %	0,95
65 år og mer	52 %	25 %	14 %	2 %	7 %	100 %	1,11
Bostedsregion							
Nord	30 %	37 %	16 %	5 %	11 %	100 %	0,72
Midt	29 %	36 %	17 %	6 %	11 %	100 %	0,65
Vest	28 %	30 %	18 %	9 %	14 %	100 %	0,50
Sør	31 %	35 %	15 %	9 %	10 %	100 %	0,64
Øst	32 %	30 %	14 %	9 %	14 %	100 %	0,61
Oslo fylke	34 %	34 %	9 %	16 %	7 %	100 %	0,62
Type bosted							
Spredt bebyggelse	27 %	36 %	17 %	8 %	12 %	100 %	0,57
Tettsted	35 %	26 %	13 %	12 %	14 %	100 %	0,60
By med færre enn 50 000 innb.	33 %	39 %	14 %	4 %	10 %	100 %	0,85
By med mer enn 50 000 innb.	22 %	32 %	22 %	9 %	14 %	100 %	0,36
Oslo by	34 %	33 %	9 %	16 %	8 %	100 %	0,61
Forhold til trafiksikkerhet							
Ingen fartsbøter siste 5 år	30 %	31 %	16 %	11 %	12 %	100 %	0,54
Minst én fartsbot siste 5 år	31 %	35 %	18 %	8 %	8 %	100 %	0,63
Trafikkulykke blant to mest fryktede hendelser	31 %	34 %	14 %	8 %	13 %	100 %	0,67
Det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart							
Svært enig	39 %	33 %	13 %	5 %	11 %	100 %	0,87
Litt enig	21 %	38 %	19 %	10 %	13 %	100 %	0,40
Vet ikke	19 %	17 %	19 %	10 %	35 %	100 %	0,17
Litt uenig	20 %	34 %	22 %	20 %	4 %	100 %	0,13
Svært uenig	28 %	25 %	9 %	31 %	6 %	100 %	0,09
Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker							
Svært enig	69 %	21 %	3 %	2 %	5 %	100 %	1,53
Litt enig	12 %	57 %	17 %	4 %	10 %	100 %	0,55
Vet ikke	2 %	15 %	8 %	3 %	72 %	100 %	0,05
Litt uenig	12 %	29 %	38 %	13 %	8 %	100 %	- 0,10
Svært uenig	11 %	8 %	19 %	54 %	9 %	100 %	- 0,98

Tabell F- 19: Hvor enig er du i utsagnet "Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	345	350	159	93	65	1 010	
	34 %	35 %	16 %	9 %	6 %	100 %	0,69
Kjønn							
Mann	27 %	34 %	20 %	13 %	6 %	100 %	0,42
Kvinne	41 %	35 %	12 %	5 %	7 %	100 %	0,95
Alder							
snitt:	48,5	42,9	40,8	39,8	36,7	43,8	
15 - 17 år	33 %	38 %	15 %	3 %	10 %	100 %	0,85
18 - 24 år	17 %	32 %	20 %	19 %	12 %	100 %	0,08
25 - 34 år	25 %	41 %	18 %	7 %	10 %	100 %	0,60
35 - 44 år	27 %	36 %	18 %	14 %	5 %	100 %	0,43
45 - 54 år	40 %	32 %	16 %	9 %	3 %	100 %	0,79
55 - 64 år	49 %	29 %	13 %	5 %	4 %	100 %	1,03
65 år og mer	44 %	38 %	8 %	4 %	6 %	100 %	1,10
Bostedsregion							
Nord	41 %	31 %	19 %	4 %	4 %	100 %	0,87
Midt	38 %	39 %	15 %	4 %	4 %	100 %	0,91
Vest	38 %	36 %	14 %	7 %	6 %	100 %	0,84
Sør	29 %	35 %	14 %	12 %	10 %	100 %	0,55
Øst	34 %	29 %	19 %	10 %	8 %	100 %	0,58
Oslo fylke	27 %	40 %	13 %	16 %	4 %	100 %	0,48
Type bosted							
Spredt bebyggelse	34 %	39 %	15 %	5 %	8 %	100 %	0,81
Tettsted	38 %	27 %	19 %	10 %	6 %	100 %	0,63
By med færre enn 50 000 innb.	38 %	40 %	13 %	6 %	3 %	100 %	0,90
By med mer enn 50 000 innb.	30 %	31 %	18 %	10 %	10 %	100 %	0,55
Oslo by	26 %	42 %	11 %	17 %	4 %	100 %	0,50
Forhold til trafiksikkerhet							
Ingen fartsbøter siste 5 år	31 %	35 %	17 %	11 %	6 %	100 %	0,59
Minst én fartsbot siste 5 år	31 %	39 %	16 %	12 %	2 %	100 %	0,62
Trafikkulykke blant to mest fryktede hendelser	37 %	34 %	16 %	8 %	5 %	100 %	0,76
Det er en tydelig sammenheng mellom trafikkulykker og høy fart							
Svært enig	49 %	35 %	8 %	3 %	5 %	100 %	1,19
Litt enig	16 %	42 %	25 %	9 %	8 %	100 %	0,33
Vet ikke	22 %	18 %	18 %	22 %	22 %	100 %	0,00
Litt uenig	10 %	27 %	29 %	28 %	6 %	100 %	-0,37
Svært uenig	16 %	16 %	29 %	35 %	3 %	100 %	-0,52
Kameraovervåking av fartsnivået bidrar til færre trafikkulykker							
Svært enig	77 %	14 %	6 %	3 %	0 %	100 %	1,55
Litt enig	22 %	59 %	14 %	2 %	3 %	100 %	0,85
Vet ikke	15 %	28 %	11 %	7 %	39 %	100 %	0,34
Litt uenig	6 %	40 %	39 %	12 %	3 %	100 %	-0,10
Svært uenig	7 %	15 %	22 %	54 %	2 %	100 %	-1,02

Tabell F- 20: Vurdering av utsagn om kameraovervåkning i ulike sammenhenger

Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåkning	Svært positivt	Litt positivt	Verken eller	Litt negativt	Svært negativt	Ikke aktuelt	SUM
Alle							
inne på bussen?	46 %	32 %	11 %	5 %	4 %	2 %	100 %
i drosje?	40 %	32 %	12 %	8 %	5 %	2 %	100 %
inne på tog og båt?	42 %	34 %	11 %	7 %	4 %	1 %	100 %
i parkeringsanlegg?	64 %	24 %	6 %	3 %	1 %	1 %	100 %
ved bomstasjoner på bilveier?	44 %	26 %	19 %	5 %	5 %	1 %	100 %
i bank- og postlokaler?	72 %	20 %	5 %	2 %	1 %	0 %	100 %
på din egen arbeidsplass?	11 %	12 %	15 %	17 %	32 %	12 %	100 %

Tabell F- 21: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking inne på bussen?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	462 46 %	326 32 %	111 11 %	53 5 %	40 4 %	18 2 %	1 010 100 %	0,19
Kjønn								
Mann	46 %	30 %	12 %	5 %	5 %	2 %	100 %	0,14
Kvinne	46 %	35 %	10 %	5 %	3 %	2 %	100 %	0,24
Alder								
snitt:	45,2	43,4	42,5	42,5	37,2	40,1	43,8	
15 - 17 år	28 %	36 %	21 %	5 %	3 %	8 %	100 %	0,26
18 - 24 år	32 %	38 %	14 %	4 %	11 %	1 %	100 %	0,12
25 - 34 år	52 %	29 %	7 %	6 %	5 %	2 %	100 %	0,15
35 - 44 år	44 %	31 %	12 %	7 %	4 %	2 %	100 %	0,16
45 - 54 år	48 %	33 %	10 %	4 %	2 %	3 %	100 %	0,25
55 - 64 år	48 %	30 %	13 %	5 %	3 %	1 %	100 %	0,19
65 år og mer	52 %	34 %	8 %	4 %	2 %	0 %	100 %	0,26
Bostedsregion								
Nord	41 %	41 %	10 %	4 %	2 %	2 %	100 %	0,33
Midt	38 %	36 %	12 %	7 %	5 %	1 %	100 %	0,19
Vest	48 %	32 %	13 %	3 %	3 %	1 %	100 %	0,23
Sør	42 %	31 %	9 %	10 %	5 %	2 %	100 %	0,10
Øst	51 %	27 %	12 %	4 %	3 %	3 %	100 %	0,17
Oslo fylke	49 %	33 %	9 %	3 %	6 %	1 %	100 %	0,18
Type bosted								
Spredt bebyggelse	42 %	34 %	12 %	7 %	3 %	3 %	100 %	0,22
Tettsted	49 %	31 %	9 %	5 %	4 %	2 %	100 %	0,19
By med færre enn 50 000 innb.	47 %	29 %	13 %	5 %	4 %	4 %	100 %	0,16
By med mer enn 50 000 innb.	42 %	36 %	11 %	6 %	5 %	0 %	100 %	0,21
Oslo by	48 %	33 %	9 %	3 %	6 %	1 %	100 %	0,18
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	45 %	34 %	11 %	3 %	4 %	2 %	100 %	0,22
I privat sektor	47 %	30 %	12 %	5 %	6 %	1 %	100 %	0,14
I offentlig sektor	45 %	34 %	10 %	8 %	1 %	2 %	100 %	0,24
Jobber i transportnæringen	71 %	8 %	16 %	5 %	0 %	0 %	100 %	0,03
Jobber med datasikkerhet	25 %	46 %	14 %	4 %	4 %	7 %	100 %	0,36
Jeg føler meg								
Svært enig	77 %	17 %	4 %	0 %	1 %	1 %	100 %	0,16
Litt enig	31 %	47 %	13 %	5 %	3 %	0 %	100 %	0,36
Litt uenig	17 %	23 %	29 %	20 %	7 %	4 %	100 %	-0,10
Svært uenig	15 %	21 %	10 %	6 %	35 %	13 %	100 %	-0,56
Overvåking								
Svært enig	33 %	16 %	13 %	10 %	22 %	5 %	100 %	-0,39
Litt enig	40 %	32 %	14 %	8 %	4 %	2 %	100 %	0,17
Litt uenig	43 %	42 %	9 %	4 %	1 %	1 %	100 %	0,35
Svært uenig	68 %	26 %	6 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,26
Kameraovervåkin								
Svært enig	65 %	26 %	6 %	1 %	1 %	1 %	100 %	0,23
Litt enig	30 %	43 %	14 %	7 %	4 %	2 %	100 %	0,28
Litt uenig	19 %	17 %	25 %	11 %	26 %	2 %	100 %	-0,47
Svært uenig	25 %	35 %	15 %	10 %	10 %	5 %	100 %	0,05
Kameraovervå								
Svært enig	21 %	19 %	18 %	14 %	24 %	6 %	100 %	-0,42
Litt enig	37 %	36 %	14 %	7 %	3 %	2 %	100 %	0,23
Litt uenig	45 %	44 %	8 %	3 %	0 %	0 %	100 %	0,40
Svært uenig	71 %	20 %	5 %	2 %	2 %	1 %	100 %	0,15

Tabell F- 22: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i drosje?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	408	327	125	76	55	19	1 010	
	40 %	32 %	12 %	8 %	5 %	2 %	100 %	0,14
Kjønn								
Mann	38 %	29 %	15 %	9 %	7 %	2 %	100 %	0,06
Kvinne	43 %	36 %	10 %	6 %	4 %	2 %	100 %	0,22
Alder								
snitt:	44,6	45,1	43,2	39,4	38,1	41,6	43,8	
15 - 17 år	26 %	18 %	13 %	31 %	5 %	8 %	100 %	-0,23
18 - 24 år	31 %	28 %	16 %	10 %	16 %	0 %	100 %	-0,13
25 - 34 år	44 %	34 %	9 %	6 %	4 %	2 %	100 %	0,19
35 - 44 år	42 %	29 %	15 %	6 %	6 %	2 %	100 %	0,11
45 - 54 år	43 %	32 %	14 %	6 %	2 %	3 %	100 %	0,22
55 - 64 år	40 %	38 %	7 %	7 %	6 %	2 %	100 %	0,20
65 år og mer	40 %	35 %	17 %	6 %	2 %	0 %	100 %	0,25
Bostedsregion								
Nord	39 %	39 %	9 %	9 %	3 %	1 %	100 %	0,23
Midt	29 %	36 %	16 %	11 %	6 %	2 %	100 %	0,13
Vest	44 %	30 %	14 %	5 %	4 %	1 %	100 %	0,16
Sør	40 %	32 %	11 %	10 %	5 %	2 %	100 %	0,10
Øst	45 %	30 %	11 %	6 %	7 %	2 %	100 %	0,09
Oslo fylke	39 %	34 %	13 %	6 %	5 %	3 %	100 %	0,19
Type bosted								
Spredt bebyggelse	38 %	29 %	15 %	11 %	4 %	2 %	100 %	0,09
Tettsted	45 %	31 %	9 %	8 %	5 %	2 %	100 %	0,13
By med færre enn 50 000 innb.	39 %	36 %	11 %	6 %	5 %	2 %	100 %	0,19
By med mer enn 50 000 innb.	39 %	31 %	15 %	8 %	7 %	0 %	100 %	0,09
Oslo by	39 %	36 %	13 %	4 %	5 %	3 %	100 %	0,22
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	51 %	35 %	10 %	2 %	2 %	0 %	100 %	0,07
I privat sektor	72 %	25 %	1 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,12
I offentlig sektor	64 %	32 %	2 %	1 %	1 %	0 %	100 %	0,22
Jobber i transportnæringen	63 %	32 %	5 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,13
Jobber med datasikkerhet	66 %	34 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,00
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	70 %	22 %	5 %	2 %	0 %	1 %	100 %	0,19
Litt enig	27 %	43 %	16 %	7 %	6 %	1 %	100 %	0,24
Litt uenig	13 %	28 %	23 %	27 %	8 %	1 %	100 %	-0,14
Svært uenig	15 %	19 %	8 %	6 %	40 %	13 %	100 %	-0,67
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	32 %	14 %	16 %	11 %	23 %	3 %	100 %	-0,43
Litt enig	35 %	34 %	12 %	10 %	7 %	2 %	100 %	0,11
Litt uenig	35 %	40 %	16 %	6 %	2 %	1 %	100 %	0,30
Svært uenig	62 %	26 %	7 %	4 %	1 %	0 %	100 %	0,20
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	59 %	26 %	8 %	3 %	2 %	1 %	100 %	0,19
Litt enig	24 %	42 %	16 %	11 %	5 %	2 %	100 %	0,21
Litt uenig	15 %	17 %	19 %	17 %	29 %	2 %	100 %	-0,58
Svært uenig	16 %	32 %	16 %	5 %	26 %	5 %	100 %	-0,26
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	20 %	23 %	17 %	11 %	26 %	4 %	100 %	-0,41
Litt enig	33 %	36 %	12 %	12 %	6 %	2 %	100 %	0,13
Litt uenig	38 %	40 %	14 %	6 %	1 %	1 %	100 %	0,32
Svært uenig	63 %	24 %	7 %	2 %	2 %	2 %	100 %	0,17

Tabell F- 23: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking inne på tog og båt?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	427 42 %	348 34 %	114 11 %	67 7 %	43 4 %	12 1 %	1 010 100 %	0,19
Kjønn								
Mann	42 %	30 %	13 %	7 %	6 %	2 %	100 %	0,11
Kvinne	42 %	39 %	10 %	6 %	2 %	1 %	100 %	0,28
Alder								
snitt:	46,1	43,8	39,1	41,8	37,1	38,9	43,8	
15 - 17 år	28 %	31 %	23 %	10 %	3 %	5 %	100 %	0,15
18 - 24 år	29 %	36 %	18 %	7 %	11 %	0 %	100 %	0,08
25 - 34 år	44 %	32 %	11 %	6 %	5 %	2 %	100 %	0,15
35 - 44 år	39 %	34 %	12 %	8 %	6 %	2 %	100 %	0,14
45 - 54 år	44 %	37 %	12 %	6 %	1 %	1 %	100 %	0,30
55 - 64 år	46 %	38 %	6 %	6 %	3 %	1 %	100 %	0,25
65 år og mer	56 %	29 %	8 %	5 %	2 %	0 %	100 %	0,20
Bostedsregion								
Nord	43 %	41 %	6 %	6 %	2 %	1 %	100 %	0,31
Midt	36 %	39 %	11 %	7 %	6 %	1 %	100 %	0,21
Vest	41 %	35 %	15 %	5 %	4 %	0 %	100 %	0,23
Sør	43 %	32 %	10 %	9 %	4 %	2 %	100 %	0,14
Øst	48 %	30 %	10 %	6 %	4 %	2 %	100 %	0,16
Oslo fylke	39 %	35 %	15 %	6 %	5 %	1 %	100 %	0,19
Type bosted								
Spredt bebyggelse	41 %	36 %	9 %	8 %	5 %	1 %	100 %	0,18
Tettsted	47 %	33 %	9 %	6 %	3 %	2 %	100 %	0,21
By med færre enn 50 000 innb.	43 %	36 %	9 %	6 %	4 %	2 %	100 %	0,23
By med mer enn 50 000 innb.	39 %	32 %	16 %	8 %	5 %	0 %	100 %	0,14
Oslo by	38 %	36 %	14 %	6 %	5 %	1 %	100 %	0,19
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	45 %	34 %	10 %	6 %	3 %	1 %	100 %	0,22
I privat sektor	41 %	33 %	13 %	6 %	6 %	1 %	100 %	0,15
I offentlig sektor	42 %	37 %	10 %	8 %	2 %	1 %	100 %	0,24
Jobber i transportnæringen	58 %	21 %	21 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,21
Jobber med datasikkerhet	25 %	43 %	7 %	11 %	7 %	7 %	100 %	0,18
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	77 %	20 %	2 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,20
Litt enig	25 %	50 %	14 %	7 %	3 %	0 %	100 %	0,37
Litt uenig	16 %	23 %	25 %	22 %	10 %	3 %	100 %	-0,19
Svært uenig	6 %	21 %	15 %	6 %	38 %	13 %	100 %	-0,62
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	30 %	18 %	10 %	13 %	25 %	3 %	100 %	-0,45
Litt enig	34 %	35 %	15 %	10 %	4 %	1 %	100 %	0,17
Litt uenig	40 %	43 %	10 %	5 %	1 %	0 %	100 %	0,35
Svært uenig	68 %	28 %	4 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,28
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	63 %	27 %	7 %	2 %	1 %	1 %	100 %	0,24
Litt enig	25 %	46 %	14 %	9 %	4 %	2 %	100 %	0,30
Litt uenig	12 %	21 %	25 %	13 %	27 %	2 %	100 %	-0,46
Svært uenig	16 %	32 %	11 %	5 %	32 %	5 %	100 %	-0,37
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	22 %	17 %	16 %	17 %	24 %	3 %	100 %	-0,49
Litt enig	31 %	37 %	17 %	10 %	4 %	2 %	100 %	0,19
Litt uenig	41 %	47 %	9 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,42
Svært uenig	70 %	25 %	2 %	2 %	1 %	1 %	100 %	0,22

Tabell F- 24: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i parkeringsanlegg?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	650	243	65	33	13	8	1 010	
	64 %	24 %	6 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,18
Kjønn								
Mann	59 %	25 %	8 %	4 %	2 %	1 %	100 %	0,17
Kvinne	69 %	23 %	5 %	2 %	0 %	1 %	100 %	0,19
Alder								
snitt:	45,5	41,8	38,6	34,8	36,0	52,7	43,8	
15 - 17 år	50 %	29 %	18 %	0 %	3 %	0 %	100 %	0,24
18 - 24 år	49 %	27 %	11 %	10 %	4 %	0 %	100 %	0,11
25 - 34 år	64 %	27 %	5 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,22
35 - 44 år	59 %	28 %	6 %	5 %	2 %	1 %	100 %	0,19
45 - 54 år	69 %	20 %	9 %	1 %	1 %	1 %	100 %	0,18
55 - 64 år	73 %	20 %	2 %	2 %	1 %	1 %	100 %	0,17
65 år og mer	70 %	22 %	5 %	0 %	1 %	2 %	100 %	0,20
Bostedsregion								
Nord	71 %	16 %	5 %	3 %	3 %	1 %	100 %	0,07
Midt	58 %	26 %	12 %	1 %	1 %	1 %	100 %	0,22
Vest	63 %	25 %	7 %	3 %	0 %	0 %	100 %	0,21
Sør	59 %	26 %	8 %	4 %	1 %	2 %	100 %	0,21
Øst	70 %	22 %	4 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,18
Oslo fylke	62 %	25 %	5 %	6 %	2 %	1 %	100 %	0,14
Type bosted								
Spredt bebyggelse	65 %	24 %	6 %	2 %	2 %	1 %	100 %	0,18
Tettsted	67 %	26 %	3 %	2 %	1 %	1 %	100 %	0,22
By med færre enn 50 000 innb.	66 %	22 %	7 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,18
By med mer enn 50 000 innb.	59 %	24 %	10 %	5 %	1 %	1 %	100 %	0,17
Oslo by	62 %	25 %	4 %	6 %	3 %	1 %	100 %	0,14
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	64 %	23 %	7 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,17
I privat sektor	61 %	26 %	7 %	4 %	2 %	0 %	100 %	0,19
I offentlig sektor	68 %	23 %	4 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,18
Jobber i transportnæringen	64 %	23 %	13 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,23
Jobber med datasikkerhet	43 %	43 %	7 %	3 %	3 %	0 %	100 %	0,33
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	94 %	5 %	1 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,04
Litt enig	55 %	36 %	6 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,34
Litt uenig	23 %	37 %	22 %	12 %	4 %	1 %	100 %	0,16
Svært uenig	16 %	31 %	14 %	22 %	12 %	4 %	100 %	-0,16
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	50 %	20 %	10 %	10 %	9 %	1 %	100 %	-0,08
Litt enig	53 %	33 %	7 %	5 %	1 %	2 %	100 %	0,27
Litt uenig	66 %	26 %	6 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,24
Svært uenig	88 %	9 %	2 %	1 %	1 %	0 %	100 %	0,08
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	85 %	12 %	2 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,11
Litt enig	50 %	36 %	8 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,30
Litt uenig	17 %	38 %	17 %	15 %	12 %	0 %	100 %	0,00
Svært uenig	32 %	37 %	16 %	11 %	5 %	0 %	100 %	0,16
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	36 %	33 %	8 %	14 %	9 %	1 %	100 %	0,02
Litt enig	53 %	30 %	11 %	4 %	0 %	1 %	100 %	0,26
Litt uenig	70 %	25 %	4 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,23
Svært uenig	87 %	10 %	1 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,08

Tabell F- 25: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking ved bomstasjoner på bilveier?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	444	265	193	50	47	11	1 010	
	44 %	26 %	19 %	5 %	5 %	1 %	100 %	0,12
Kjønn								
Mann	41 %	25 %	20 %	5 %	7 %	2 %	100 %	0,06
Kvinne	47 %	28 %	18 %	5 %	2 %	1 %	100 %	0,18
Alder								
snitt:	46,3	42,3	42,0	38,6	41,7	40,4	43,8	
15 - 17 år	42 %	37 %	18 %	3 %	0 %	0 %	100 %	0,34
18 - 24 år	31 %	32 %	23 %	8 %	4 %	2 %	100 %	0,15
25 - 34 år	39 %	27 %	20 %	6 %	7 %	2 %	100 %	0,07
35 - 44 år	39 %	25 %	21 %	7 %	8 %	0 %	100 %	0,02
45 - 54 år	46 %	25 %	23 %	3 %	2 %	1 %	100 %	0,19
55 - 64 år	55 %	22 %	14 %	4 %	4 %	0 %	100 %	0,09
65 år og mer	52 %	29 %	14 %	1 %	2 %	2 %	100 %	0,24
Bostedsregion								
Nord	48 %	20 %	21 %	3 %	4 %	3 %	100 %	0,09
Midt	41 %	29 %	23 %	5 %	1 %	1 %	100 %	0,23
Vest	44 %	24 %	19 %	8 %	4 %	0 %	100 %	0,08
Sør	39 %	33 %	16 %	3 %	6 %	2 %	100 %	0,18
Øst	49 %	27 %	15 %	6 %	2 %	0 %	100 %	0,16
Oslo fylke	40 %	20 %	25 %	2 %	12 %	1 %	100 %	- 0,06
Type bosted								
Spredt bebyggelse	46 %	28 %	15 %	6 %	3 %	2 %	100 %	0,17
Tettsted	49 %	28 %	13 %	4 %	4 %	0 %	100 %	0,16
By med færre enn 50 000 innb.	47 %	28 %	16 %	4 %	3 %	2 %	100 %	0,18
By med mer enn 50 000 innb.	35 %	23 %	29 %	7 %	4 %	1 %	100 %	0,08
Oslo by	39 %	21 %	24 %	3 %	13 %	1 %	100 %	- 0,07
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	46 %	31 %	15 %	4 %	3 %	2 %	100 %	0,21
I privat sektor	41 %	24 %	21 %	6 %	7 %	1 %	100 %	0,05
I offentlig sektor	46 %	25 %	21 %	5 %	3 %	0 %	100 %	0,13
Jobber i transportnæringen	46 %	18 %	23 %	10 %	0 %	3 %	100 %	0,08
Jobber med datasikkerhet	17 %	31 %	21 %	14 %	17 %	0 %	100 %	- 0,17
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	75 %	14 %	8 %	1 %	1 %	1 %	100 %	0,10
Litt enig	31 %	35 %	24 %	5 %	4 %	1 %	100 %	0,23
Litt uenig	13 %	31 %	32 %	15 %	8 %	1 %	100 %	0,00
Svært uenig	14 %	18 %	14 %	16 %	27 %	10 %	100 %	- 0,51
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	24 %	21 %	24 %	9 %	19 %	2 %	100 %	- 0,26
Litt enig	35 %	28 %	23 %	8 %	6 %	1 %	100 %	0,08
Litt uenig	42 %	33 %	20 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,29
Svært uenig	73 %	16 %	7 %	2 %	2 %	1 %	100 %	0,12
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	66 %	18 %	11 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,13
Litt enig	27 %	35 %	27 %	6 %	4 %	1 %	100 %	0,21
Litt uenig	9 %	26 %	28 %	13 %	19 %	4 %	100 %	- 0,25
Svært uenig	10 %	35 %	15 %	10 %	25 %	5 %	100 %	- 0,25
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	19 %	21 %	23 %	12 %	22 %	2 %	100 %	- 0,35
Litt enig	29 %	30 %	27 %	8 %	5 %	1 %	100 %	0,13
Litt uenig	44 %	34 %	18 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,29
Svært uenig	78 %	13 %	5 %	1 %	1 %	2 %	100 %	0,11

Tabell F- 26: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking i bank- og postlokaler?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	728	200	48	23	7	4	1 010	
	72 %	20 %	5 %	2 %	1 %	0 %	100 %	0,16
Kjønn								
Mann	69 %	19 %	6 %	4 %	1 %	1 %	100 %	0,13
Kvinne	75 %	20 %	3 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,19
Alder								
snitt:	44,1	44,0	41,3	40,1	35,4	37,1	43,8	
15 - 17 år	74 %	15 %	8 %	0 %	0 %	3 %	100 %	0,15
18 - 24 år	70 %	19 %	5 %	4 %	2 %	0 %	100 %	0,12
25 - 34 år	75 %	16 %	5 %	2 %	1 %	1 %	100 %	0,12
35 - 44 år	64 %	24 %	5 %	6 %	1 %	1 %	100 %	0,17
45 - 54 år	71 %	22 %	6 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,22
55 - 64 år	73 %	21 %	2 %	2 %	1 %	0 %	100 %	0,18
65 år og mer	80 %	14 %	6 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,14
Bostedsregion								
Nord	67 %	25 %	4 %	2 %	2 %	0 %	100 %	0,19
Midt	70 %	21 %	6 %	2 %	0 %	1 %	100 %	0,19
Vest	71 %	21 %	6 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,19
Sør	70 %	21 %	5 %	3 %	1 %	1 %	100 %	0,17
Øst	78 %	16 %	4 %	1 %	0 %	1 %	100 %	0,14
Oslo fylke	70 %	18 %	5 %	5 %	2 %	1 %	100 %	0,08
Type bosted								
Spredt bebyggelse	70 %	22 %	5 %	3 %	0 %	1 %	100 %	0,19
Tettsted	75 %	20 %	4 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,18
By med færre enn 50 000 innb.	77 %	17 %	5 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,15
By med mer enn 50 000 innb.	65 %	24 %	6 %	5 %	0 %	0 %	100 %	0,18
Oslo by	70 %	18 %	4 %	5 %	3 %	1 %	100 %	0,08
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	75 %	18 %	4 %	2 %	0 %	1 %	100 %	0,16
I privat sektor	69 %	22 %	5 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,16
I offentlig sektor	74 %	19 %	5 %	2 %	0 %	0 %	100 %	0,17
Jobber i transportnæringen	79 %	16 %	5 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,16
Jobber med datasikkerhet	57 %	30 %	7 %	3 %	3 %	0 %	100 %	0,20
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	95 %	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,05
Litt enig	65 %	29 %	4 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,28
Litt uenig	43 %	28 %	18 %	10 %	0 %	1 %	100 %	0,18
Svært uenig	35 %	22 %	10 %	18 %	10 %	4 %	100 %	-0,16
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	59 %	15 %	8 %	11 %	6 %	1 %	100 %	-0,08
Litt enig	64 %	26 %	6 %	3 %	0 %	1 %	100 %	0,23
Litt uenig	73 %	22 %	4 %	1 %	0 %	0 %	100 %	0,21
Svært uenig	91 %	9 %	1 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,09
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	91 %	7 %	1 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,07
Litt enig	60 %	32 %	5 %	1 %	0 %	1 %	100 %	0,30
Litt uenig	32 %	23 %	19 %	17 %	9 %	0 %	100 %	-0,13
Svært uenig	40 %	40 %	10 %	5 %	5 %	0 %	100 %	0,25
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	55 %	18 %	9 %	12 %	5 %	2 %	100 %	-0,03
Litt enig	64 %	26 %	7 %	3 %	0 %	1 %	100 %	0,23
Litt uenig	75 %	22 %	4 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,22
Svært uenig	89 %	9 %	0 %	1 %	1 %	0 %	100 %	0,06

Tabell F- 27: Synes du det er overveiende positivt eller negativt med kameraovervåking på din egen arbeidsplass?

	Svært pos. (2)	Litt pos. (1)	Verken eller (0)	Litt neg. (-1)	Svært neg. (-2)	Ikke aktuelt	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	116	126	147	168	328	125	1 010	
	11 %	12 %	15 %	17 %	32 %	12 %	100 %	- 0,69
Kjønn								
Mann	12 %	14 %	17 %	14 %	31 %	12 %	100 %	- 0,64
Kvinne	11 %	11 %	13 %	19 %	33 %	13 %	100 %	- 0,75
Alder								
snitt:	45,3	42,6	44,7	39,8	42,0	52,4	43,8	
15 - 17 år	13 %	26 %	21 %	13 %	15 %	13 %	100 %	- 0,18
18 - 24 år	11 %	11 %	17 %	25 %	35 %	3 %	100 %	- 0,84
25 - 34 år	10 %	15 %	7 %	23 %	37 %	8 %	100 %	- 0,81
35 - 44 år	10 %	9 %	17 %	17 %	39 %	8 %	100 %	- 0,86
45 - 54 år	13 %	11 %	16 %	14 %	36 %	11 %	100 %	- 0,74
55 - 64 år	14 %	14 %	16 %	11 %	30 %	16 %	100 %	- 0,58
65 år og mer	12 %	12 %	15 %	14 %	14 %	33 %	100 %	- 0,30
Bostedsregion								
Nord	11 %	10 %	14 %	14 %	43 %	6 %	100 %	- 0,91
Midt	11 %	13 %	11 %	18 %	35 %	12 %	100 %	- 0,76
Vest	17 %	12 %	18 %	14 %	27 %	13 %	100 %	- 0,57
Sør	8 %	13 %	18 %	18 %	28 %	14 %	100 %	- 0,62
Øst	11 %	16 %	14 %	14 %	32 %	13 %	100 %	- 0,63
Oslo fylke	8 %	8 %	10 %	24 %	37 %	13 %	100 %	- 0,90
Type bosted								
Spredt bebyggelse	10 %	13 %	24 %	10 %	27 %	17 %	100 %	- 0,52
Tettsted	12 %	15 %	11 %	16 %	31 %	15 %	100 %	- 0,63
By med færre enn 50 000 innb.	14 %	14 %	16 %	17 %	29 %	10 %	100 %	- 0,62
By med mer enn 50 000 innb.	11 %	11 %	14 %	18 %	38 %	8 %	100 %	- 0,84
Oslo by	8 %	7 %	9 %	24 %	38 %	13 %	100 %	- 0,93
Yrkesaktivitet								
Ikke i arbeid	14 %	13 %	13 %	17 %	22 %	21 %	100 %	- 0,48
I privat sektor	12 %	13 %	13 %	17 %	36 %	9 %	100 %	- 0,76
I offentlig sektor	8 %	12 %	18 %	16 %	38 %	9 %	100 %	- 0,81
Jobber i transportnæringen	21 %	8 %	18 %	18 %	21 %	13 %	100 %	- 0,53
Jobber med datasikkerhet	7 %	14 %	21 %	3 %	41 %	14 %	100 %	- 0,72
Jeg føler meg tryggere der det er kameraovervåking								
Svært enig	26 %	17 %	14 %	11 %	19 %	13 %	100 %	- 0,32
Litt enig	4 %	11 %	16 %	22 %	36 %	10 %	100 %	- 0,84
Litt uenig	1 %	8 %	13 %	20 %	49 %	10 %	100 %	- 1,10
Svært uenig	2 %	6 %	4 %	2 %	65 %	21 %	100 %	- 1,25
Overvåking medfører stor risiko for misbruk av bilder/video								
Svært enig	11 %	3 %	6 %	11 %	57 %	12 %	100 %	- 1,21
Litt enig	7 %	10 %	13 %	18 %	41 %	11 %	100 %	- 0,89
Litt uenig	8 %	14 %	18 %	21 %	27 %	12 %	100 %	- 0,62
Svært uenig	25 %	22 %	16 %	12 %	16 %	10 %	100 %	- 0,22
Kameraovervåking bidrar til å forebygge kriminalitet								
Svært enig	20 %	15 %	13 %	15 %	25 %	12 %	100 %	- 0,49
Litt enig	4 %	11 %	17 %	20 %	36 %	11 %	100 %	- 0,82
Litt uenig	4 %	4 %	13 %	17 %	51 %	11 %	100 %	- 1,15
Svært uenig	0 %	15 %	10 %	0 %	65 %	10 %	100 %	- 1,15
Kameraovervåking krenker mitt privatliv								
Svært enig	7 %	4 %	5 %	10 %	60 %	15 %	100 %	- 1,26
Litt enig	3 %	9 %	13 %	22 %	42 %	11 %	100 %	- 0,98
Litt uenig	10 %	17 %	22 %	17 %	24 %	11 %	100 %	- 0,47
Svært uenig	27 %	18 %	12 %	12 %	17 %	14 %	100 %	- 0,29

Tabell F- 28: Vurdering av utsagn knyttet til automatisk nødvarsling i personbil

	Svært enig	Litt enig	Litt uenig	Svært uenig	Vet ikke	SUM
Alle						
Informasjon om hvor bilen er kan redde liv ved ulykker	68 %	25 %	4 %	1 %	3 %	100 %
Automatisk informasjon om hvor bilen befinner seg krenker mitt privatliv	11 %	33 %	24 %	27 %	4 %	100 %
Det er vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg	13 %	37 %	24 %	16 %	10 %	100 %
Jeg ønsker å ha nødvarsler (eCall) i min bil	33 %	31 %	7 %	5 %	24 %	100 %

Tabell F- 29: Hvor enig er du i utsagnet "Informasjon om hvor bilen er kan redde liv ved ulykker"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	688	249	37	9	28	1 011	
	68 %	25 %	4 %	1 %	3 %	100 %	1,55
Kjønn							
Mann	64 %	27 %	4 %	1 %	3 %	100 %	1,48
Kvinne	72 %	22 %	3 %	0 %	3 %	100 %	1,62
Alder							
snitt:	43,2	45,4	39,8	49,6	48,0	43,8	
15 - 17 år	87 %	5 %	5 %	0 %	3 %	100 %	1,74
18 - 24 år	75 %	19 %	5 %	0 %	1 %	100 %	1,64
25 - 34 år	69 %	27 %	3 %	0 %	1 %	100 %	1,61
35 - 44 år	61 %	28 %	4 %	2 %	5 %	100 %	1,42
45 - 54 år	70 %	24 %	5 %	1 %	1 %	100 %	1,56
55 - 64 år	67 %	25 %	3 %	1 %	4 %	100 %	1,52
65 år og mer	66 %	29 %	1 %	0 %	4 %	100 %	1,60
Bostedsregion							
Nord	74 %	20 %	2 %	1 %	3 %	100 %	1,64
Midt	66 %	28 %	3 %	0 %	4 %	100 %	1,57
Vest	66 %	29 %	2 %	1 %	1 %	100 %	1,57
Sør	64 %	29 %	4 %	1 %	2 %	100 %	1,51
Øst	71 %	20 %	5 %	1 %	3 %	100 %	1,54
Oslo fylke	69 %	19 %	6 %	1 %	5 %	100 %	1,51
Type bosted							
Spredt bebyggelse	62 %	31 %	3 %	1 %	2 %	100 %	1,50
Tettsted	74 %	20 %	2 %	1 %	3 %	100 %	1,66
By med færre enn 50 000 innb.	70 %	22 %	5 %	1 %	3 %	100 %	1,55
By med mer enn 50 000 innb.	62 %	31 %	4 %	1 %	2 %	100 %	1,48
Oslo by	69 %	19 %	6 %	1 %	5 %	100 %	1,50
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	59 %	31 %	6 %	3 %	1 %	100 %	1,38
Har hendt familie/venner	64 %	28 %	3 %	2 %	2 %	100 %	1,49
Har aldri tenkt på det	71 %	21 %	3 %	1 %	4 %	100 %	1,59
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	57 %	30 %	0 %	7 %	7 %	100 %	1,30
Månedlig	61 %	26 %	8 %	2 %	3 %	100 %	1,36
Sjeldnere	67 %	26 %	5 %	0 %	1 %	100 %	1,55
Aldri	72 %	21 %	2 %	1 %	4 %	100 %	1,62

Tabell F- 30: Hvor enig er du i utsagnet "Automatisk informasjon om hvor bilen befinner seg krenker mitt privatliv"?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	110	338	246	275	44	1 013	
	11 %	33 %	24 %	27 %	4 %	100 %	- 0,23
Kjønn							
Mann	15 %	36 %	23 %	23 %	3 %	100 %	- 0,03
Kvinne	7 %	31 %	26 %	31 %	6 %	100 %	- 0,44
Alder							
snitt:	45,1	41,8	41,3	47,4	46,6	43,8	
15 - 17 år	0 %	33 %	33 %	28 %	5 %	100 %	- 0,56
18 - 24 år	11 %	41 %	31 %	15 %	3 %	100 %	0,02
25 - 34 år	11 %	36 %	29 %	22 %	3 %	100 %	- 0,15
35 - 44 år	12 %	37 %	21 %	25 %	5 %	100 %	- 0,11
45 - 54 år	11 %	38 %	20 %	28 %	3 %	100 %	- 0,16
55 - 64 år	14 %	24 %	24 %	34 %	4 %	100 %	- 0,40
65 år og mer	8 %	24 %	19 %	40 %	9 %	100 %	- 0,59
Bostedsregion							
Nord	9 %	29 %	22 %	39 %	0 %	100 %	- 0,54
Midt	12 %	32 %	26 %	26 %	4 %	100 %	- 0,22
Vest	11 %	34 %	23 %	28 %	4 %	100 %	- 0,24
Sør	9 %	32 %	30 %	23 %	6 %	100 %	- 0,26
Øst	10 %	35 %	22 %	28 %	4 %	100 %	- 0,23
Oslo fylke	16 %	35 %	22 %	21 %	6 %	100 %	0,03
Type bosted							
Spredt bebyggelse	11 %	40 %	22 %	26 %	1 %	100 %	- 0,13
Tettsted	12 %	28 %	22 %	33 %	4 %	100 %	- 0,37
By med færre enn 50 000 innb.	6 %	33 %	27 %	30 %	6 %	100 %	- 0,42
By med mer enn 50 000 innb.	13 %	34 %	27 %	21 %	5 %	100 %	- 0,10
Oslo by	17 %	35 %	22 %	21 %	6 %	100 %	0,05
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	16 %	35 %	24 %	21 %	3 %	100 %	0,01
Har hendt familie/venner	20 %	34 %	21 %	23 %	3 %	100 %	0,06
Har aldri tenkt på det	8 %	38 %	18 %	33 %	3 %	100 %	- 0,31
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	33 %	40 %	10 %	13 %	3 %	100 %	0,70
Månedlig	19 %	37 %	23 %	20 %	1 %	100 %	0,12
Sjeldnere	10 %	37 %	27 %	21 %	5 %	100 %	- 0,11
Aldri	7 %	26 %	22 %	40 %	5 %	100 %	- 0,60

Tabell F- 31: Hvor enig er du i utsagnet " Det er vesentlig risiko for misbruk av data om hvor bilen befinner seg "?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	134	377	244	157	99	1 013	
	13 %	37 %	24 %	16 %	10 %	100 %	0,09
Kjønn							
Mann	18 %	36 %	25 %	14 %	7 %	100 %	0,21
Kvinne	8 %	38 %	24 %	17 %	13 %	100 %	- 0,03
Alder							
snitt:	43,0	41,9	44,1	48,9	43,4	43,8	
15 - 17 år	10 %	38 %	23 %	13 %	15 %	100 %	0,10
18 - 24 år	14 %	48 %	25 %	6 %	7 %	100 %	0,39
25 - 34 år	14 %	40 %	25 %	12 %	9 %	100 %	0,20
35 - 44 år	13 %	38 %	22 %	13 %	14 %	100 %	0,15
45 - 54 år	15 %	38 %	24 %	17 %	6 %	100 %	0,10
55 - 64 år	13 %	33 %	23 %	23 %	8 %	100 %	- 0,10
65 år og mer	9 %	28 %	28 %	20 %	15 %	100 %	- 0,22
Bostedsregion							
Nord	9 %	30 %	29 %	22 %	10 %	100 %	- 0,26
Midt	14 %	31 %	30 %	12 %	13 %	100 %	0,06
Vest	15 %	37 %	21 %	18 %	9 %	100 %	0,09
Sør	13 %	35 %	26 %	15 %	11 %	100 %	0,04
Øst	11 %	42 %	23 %	14 %	10 %	100 %	0,14
Oslo fylke	19 %	44 %	19 %	14 %	6 %	100 %	0,35
Type bosted							
Spredt bebyggelse	13 %	35 %	27 %	15 %	9 %	100 %	0,04
Tettsted	13 %	35 %	22 %	20 %	10 %	100 %	- 0,01
By med færre enn 50 000 innb.	8 %	40 %	27 %	14 %	11 %	100 %	0,00
By med mer enn 50 000 innb.	16 %	35 %	25 %	13 %	11 %	100 %	0,18
Oslo by	19 %	43 %	18 %	13 %	6 %	100 %	0,37
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	21 %	44 %	17 %	12 %	6 %	100 %	0,44
Har hendt familie/venner	22 %	36 %	24 %	12 %	6 %	100 %	0,31
Har aldri tenkt på det	12 %	33 %	23 %	19 %	13 %	100 %	- 0,05
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	48 %	38 %	0 %	10 %	3 %	100 %	1,14
Månedlig	26 %	43 %	21 %	3 %	7 %	100 %	0,68
Sjeldnere	13 %	42 %	24 %	13 %	8 %	100 %	0,17
Aldri	7 %	29 %	26 %	23 %	14 %	100 %	- 0,29

Tabell F- 32: Hvor enig er du i utsagnet " Jeg ønsker å ha nødvarsler (eCall) i min bil "?

	Svært enig (2)	Litt enig (1)	Litt uenig (-1)	Svært uenig (-2)	Vet ikke (0)	SUM	Poeng (-2 til +2)
N, vektet:	338	311	68	55	239	1 013	
	33 %	31 %	7 %	5 %	24 %	100 %	0,80
Kjønn							
Mann	31 %	32 %	8 %	8 %	22 %	100 %	0,68
Kvinne	36 %	30 %	5 %	3 %	26 %	100 %	0,92
Alder							
snitt:	45,6	42,1	41,5	47,1	43,3	43,8	
15 - 17 år	44 %	26 %	5 %	3 %	23 %	100 %	1,03
18 - 24 år	24 %	41 %	10 %	3 %	22 %	100 %	0,74
25 - 34 år	29 %	35 %	6 %	4 %	26 %	100 %	0,79
35 - 44 år	31 %	28 %	8 %	7 %	26 %	100 %	0,66
45 - 54 år	30 %	36 %	5 %	4 %	24 %	100 %	0,82
55 - 64 år	46 %	20 %	5 %	9 %	20 %	100 %	0,88
65 år og mer	34 %	32 %	6 %	3 %	24 %	100 %	0,89
Bostedsregion							
Nord	43 %	29 %	9 %	4 %	14 %	100 %	0,99
Midt	37 %	35 %	5 %	4 %	19 %	100 %	0,95
Vest	33 %	31 %	7 %	6 %	23 %	100 %	0,78
Sør	35 %	34 %	8 %	4 %	20 %	100 %	0,86
Øst	32 %	29 %	5 %	5 %	29 %	100 %	0,76
Oslo fylke	24 %	28 %	7 %	10 %	30 %	100 %	0,48
Type bosted							
Spredt bebyggelse	30 %	36 %	5 %	8 %	22 %	100 %	0,75
Tettsted	35 %	31 %	5 %	4 %	26 %	100 %	0,89
By med færre enn 50 000 innb.	37 %	32 %	8 %	3 %	20 %	100 %	0,93
By med mer enn 50 000 innb.	35 %	26 %	8 %	6 %	24 %	100 %	0,77
Oslo by	23 %	28 %	8 %	11 %	30 %	100 %	0,46
Erfaringer med personopplysninger på avveie							
Har hendt meg selv	29 %	30 %	10 %	11 %	21 %	100 %	0,56
Har hendt familie/venner	28 %	32 %	8 %	10 %	23 %	100 %	0,60
Har aldri tenkt på det	34 %	31 %	4 %	6 %	25 %	100 %	0,82
Bekymring for misbruk av informasjon							
Ukentlig	17 %	10 %	7 %	20 %	47 %	100 %	- 0,03
Månedlig	26 %	33 %	14 %	9 %	18 %	100 %	0,54
Sjeldnere	30 %	34 %	7 %	6 %	23 %	100 %	0,76
Aldri	42 %	27 %	4 %	3 %	23 %	100 %	1,01



Teknologi for et bedre samfunn
www.sintef.no