

Sammendrag:

Den norske verdsettingsstudien – Databeskrivelse

Datainnsamlinga i verdsettingsstudien ble organisert i følgende deler:

Bølge 1	<ul style="list-style-type: none">• Verdsetting av reisetid, reisetidas pålitelighet og andre komfortfaktorer
Bølge 2	<ul style="list-style-type: none">• Verdsetting av liv og helse i forbindelse med trafikkulykker, samt utrygghet• Verdsetting av liv og helse i forbindelse med trafikkulykker og luftkvalitet• Delundersøkelse i et annet prosjekt: Verdsetting av sikkerhet og beredskap i forbindelse med tog- og flyreiser
Uavhengig av bølge 1 og 2	<ul style="list-style-type: none">• Verdsetting av liv og helse i forbindelse med luftkvalitet

Datainnslingsmetoden var en selvadministrert, nettbasert undersøkelse som ble sendt til et internettpanel. De som fullførte bølge 1, fikk etter noen dager tilsendt en av de tre delundersøkelsene i bølge 2. En gruppe som ikke hadde vært gjennom bølge 1, fikk tilsendt en egen delundersøkelse knyttet til luftkvalitet.

Bølge 1 ble sendt til ca. 47000 paneldeltakere, og 9280 av disse fullførte denne delundersøkelsen. Bølge 2 hadde ca. 7500 respondenter, hvorav ca. 1000 gikk til et samarbeidsprosjekt som ikke behandles i denne rapporten. Den separate delundersøkelsen om luftkvalitet ble sendt til 7667 paneldeltakere, og resulterte i 2108 komplette svar.

Tanken bak organiseringen i to bølger var å få et datasett der de samme respondentene hadde vært gjennom verdsetting av både tid og trafikksikkerhet, og hvor hver respondents verdsetting tok utgangspunkt i vedkommendes referanse-reise. En feil hos en underleverandør gjorde at koblingen mellom bølgene ble brutt, i det noen av respondentene i bølge 2 fikk spørsmål som tok utgangspunkt i en annen reise enn den de selv hadde gjennomført. Det svekket datagrunnlaget for delundersøkelsen om trafikksikkerhet og utrygghet. Andre delundersøkelser ble ikke berørt. For å rette opp dette ble det gjennomført en supplerende datainn-samling våren 2010. I denne undersøkelsen er den opprinnelige intensjonen bak organiseringen i to bølger ivaretatt, også når det gjelder trafikkulykker og utrygghet.

Den supplerende undersøkelsen i 2010 resulterte i 7082 respondenter, fordelt på 2342 respondenter i undersøkelsen av verdien av trafikksikkerhet ved bilreiser, 621 i undersøkelsen av verdien av trafikksikkerhet ved bussreiser, 1573 i undersøkelsen av verdien av trafikksikkerhet ved sykling, og 2544 i en

multimodal undersøkelse av trafikksikkerhet. Noe av bølge 2-dataene fra 2009 ble ikke skadelidende av feilene i utsendelsesrutinen, nemlig den felles verdsettingen av trafikksikkerhet og helse, som ikke tok utgangspunkt i reisene beskrevet i bølge 1. Utvalget i denne undersøkelsen sommeren 2009 besto av i alt 2574 respondenter, hvorav 1271 fikk en spørreskjemavariant der dødsårsak (luftforurensing eller ulykke) ikke ble nevnt, og 1303 fikk en variant der årsaken var nevnt.

Kjennetegn ved respondentene og reisene i utvalget i bølge 1 ble sammenliknet med tilsvarende data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2005. Det var en tendens til underrepresentasjon av de yngste alderstrinnene (18-24 år), og til noe høyere inntekt i utvalget enn i RVU (justert for lønnsvekst). Resultatene med hensyn til alderssammensetning, inntektssammensetning og reiselengder ble grunnlag for vekting i analysene av tidsverdi på ulike transportmidler på korte og lange reiser.

Ved verdsetting av liv og helse i forbindelse med luftkvalitet skal utvalget representere hele den norske befolkningen, ikke spesielt de som reiser. Vi fant at utvalget var tilstrekkelig representativt til at det ikke var behov for noen vekting her.