

Sammendrag:

Sammenligning av nasjonale reisevaneundersøkelser, regionale reisevaneundersøkelser og trafikktegninger

*TØI rapport 1430/2015
Forfatter: Frants Gundersen
Oslo 2015, 24 sider*

Regionale RVUer for Bergensområdet, Haugalandet og Stavangerregionen sammenlignet med den nasjonale RVUen

Metodikken er ganske lik. De største forskjellene er at den nasjonale undersøkelsen dekker årsvariasjonen og alle ukedager, mens de regionale RVUene dekker ikke helger og er samlet inn i en begrenset periode av året. Dette gir helt klart forskjeller i resultatene.

Innholdet i undersøkelsene varierer noe, både mellom nasjonal og regionale RVUer og mellom ulike årganger av den enkelte RVU. Imidlertid er spørsmål om reiser på registreringsdagen («gårsdagens reiser») i hovedsak de samme fra undersøkelse til undersøkelse, både i nasjonal RVU og i de regionale RVUene. Andre temaer, slik som bakgrunnsvariabler om personene og tilgang til transportmidler, varierer noe fra undersøkelse til undersøkelse, men er ikke så forskjellig at det påvirker hovedresultatene. Formålet med reisen defineres etter stedet der reisen avsluttes. Unntaket er de reisene i nasjonal RVU som ender hjemme hos intervjuobjektet – de defineres ut fra hvor reisen startet (f.eks arbeid eller skole). Regional RVU definerer disse derimot som *hjemreise*.

Enkelte av de regionale RVUene har tilleggsutvalg for å få med studenter. Utvalgene ligner imidlertid så mye på hverandre at dette neppe gir opphav til signifikante forskjeller i resultatene.

Det er stadig vanskeligere å oppnå høy svarprosent på denne typen undersøkelser. Både regionale og nasjonale undersøkelser har svarprosenter rundt 25-30. Lav svarprosent behøver imidlertid ikke være noe problem for resultatene (annet enn at det er ressurskrevende å få inn nok intervjuer) så lenge utvalget er representativt med hensyn til de variablene en mener er relevant for å gi et godt bilde av reisemønstrene. Det er ingen holdepunkter i dataene for å påstå at dette ikke er tilfelle i noen særlig grad. Det kan tenkes at enkelte undergrupper av innvandrere og eventuelt personer med ekstremverdier når det gjelder reising (enten ingen eller voldsomt mye reising) er noe underrepresentert, men dette kan ikke spores i resultatene.

Nasjonal RVU gir muligheter for generelle analyser og sammenligninger mellom ulike regioner og befolkningsgrupper. Dette kan ikke gjøres med de regionale RVUene,

som har sin styrke ved å kunne beskrive reisemønster og utvikling mellom blant annet enkeltkommuner i den aktuelle regionen.

Resultatene fra den nasjonale RVUen og de regionale RVUene gir langt på vei det samme bildet. Imidlertid er effektene av de metodiske forskjellene ganske synlig i resultatene. Regionale RVUer mangler informasjon om reiseaktivitet i helgene, og arbeidsreiser og reiser til studiesteder er derfor overrepresentert mens fritidsreiser er underrepresentert i regional RVU. Regionale RVUer har også en mer begrenset datainnsamlingsperiode og kan derfor ikke gi årsgjennomsnitt av reiseaktiviteten.

Det er i prinsippet forholdsvis enkelt å trekke ut et datasett fra den nasjonale RVUen slik at det langt på vei blir det samme som de regionale RVUene med hensyn til innsamlingsperioden og hvilke ukedager som dekkes. Men dette er i liten grad gjennomførbart i praksis. Det krever både detaljkunnskap om undersøkelsene og inngående teknisk kunnskap som den vanlige brukeren av undersøkelsene ikke innehar.

Ved å gjennomføre en egen regional RVU står en friere til å bestemme innhold i undersøkelsen og tidspunkt for gjennomføring. Hvis de ressursene som er brukt på den regionale RVUen hadde blitt kanalisert inn i den nasjonale RVU i form av et tilleggsutvalg for den aktuelle regionen, ville en imidlertid ha oppnådd tilnærmet det samme datagrunnlaget, men i tillegg kunne lagt til datamaterialet fra den nasjonale undersøkelsen i regionen – kostnader per intervju ville gått ned. For eksterne brukere – som får tilgang til den nasjonale RVUen i etterkant – er det klart at det ville vært bedre med *ett* stort datamateriale enn flere mindre datamengder som ikke umiddelbart er sammenlignbare.

RVU-data sammenlignet med trafikktellinger

Trafikktellinger kan gjøres på ulike måter. Biltrafikken måles med godkjent trafikkregistreringsutstyr som registrerer alle biler som passerer et trafikkregistreringspunkt på en vei, mens kollektivpassasjerer registreres både ved hjelp av billettsystemene og med sensorer om bord på trikker/busser/baner. Noen kollektivtransportmidler teller også passasjerene manuelt (særlig utenfor de største byene). Syklister har en tradisjonelt målt med manuelle målepunkter, men i de siste årene er det etablert registreringspunkter hvor også sykler kan registreres. Trafikkregistreringspunktene for sykler har opp til nå vært beheftet med stor usikkerhet.

RVUene måler i liten grad absolutt trafikkmengde (selv om en i teorien kan regne seg tilbake til slike størrelser), men legger vekt på fordelinger og relative størrelser. Selv om tematikken er den samme, er det noen grunnleggende forskjeller på RVU-data og trafikkmålinger.

- RVU registrerer reiser, mens trafikktellingene registrerer kjøretøy/sykler/personer. Det betyr at en bil eller sykkel kan passere flere tellepunkter på én tur, og dermed registreres flere ganger.
- Trafikktellingene tar ikke hensyn til antall passasjerer i bilen – er det fire personer i bilen regnes det som fire reiser i en RVU mens det fremdeles er én bil i trafikktellingene.

- Trafikkte­llingene får med seg trafikk av personer som ikke er registrert bosatt i Norge, slik som yrkessjåfører fra andre land, feriegjester og sesongarbeidere. Disse kan ikke trekkes ut til å delta i noen RVU.
- Trafikkte­llinger får også med seg trafikk generert av yrkessjåfører, både knyttet til person- og varetransport. Dette fanges bare delvis opp i en RVU.

Disse forskjellene gjør at en i liten grad direkte kan sammenligne tall fra trafikkte­llinger og RVU-data. I prinsippet kan en – ved å vekte opp tallene fra RVUene – sammenligne bilførerturer fra RVUen med personbiler i trafikkte­llingene og kollektivreiser i RVUene kan sammenlignes med passasjertall fra kollektivtrafikkte­llinger (forutsatt at en tar hensyn til bytter i RVUen). Dette krever imidlertid både tilgang til mikrodata og god teknisk innsikt i datamateriale­ne for å få til.

Imidlertid vil en forvente at en kan se de samme utviklingstrekkene i reise­mønstrene, selv om en ikke kan sammenligne nivå­tallene. Øker antall kollektivtransportpassasjerer eller antall syk­k­lister vesentlig gjennom automatiske te­llinger, kunne en anta at dette også vil synes i RVUene ved at andelen av reisene som foretas med sykkel eller kollektivtransportmidler øker. Her er det imidlertid flere metodiske «skjær i sjøen»:

1. Når det totale volumet av reiser øker, betyr ikke flere påstigende kollektivpassasjerer nødvendigvis at kollektivandelen øker. Særlig i byregioner der befolkningen øker vil reiseaktiviteten gjerne øke tilsvarende. Mellom 2009 og 2014 økte for eksempel Oslos befolkning med 10 prosent. Hvis hver person reiste like mye i 2014 som i 2009 må altså antall kollektivtransportpassasjerer også øke med 10 prosent bare for å «beholde» sin prosentandel av alle reiser.
2. Nasjonal RVU forteller at antall reiser som hver person utfører er svært stabilt (3,3 reiser per dag), men i praksis er den delen av reisene som eventuelt kan registreres av trafikkte­llingene økende. Det er nemlig først og fremst kategorien «bilpassasjer» som har en synkende andel av reisene. Og det er nettopp den ene av to kategorier som ikke registreres i automatiske trafikkte­llinger¹. Når antall reiser totalt per person er konstant må nødvendigvis de andre kategoriene (som er tilsvarende kategorier som registreres i trafikkmålinger) øke. Økningen i én kategori må altså være større enn økningen i de andre kategoriene for at andelen skal øke.
3. Det er også slik at hele prosenttall kan skjule relativt store endringstall i RVUene. Særlig for andeler som er små (slik for eksempel sykkelbruk er) skal det store absolutte endringer til for å øke prosenttallet. Selv om de to første punktene her ikke hadde betydning (konstant befolkning og konstant reiseaktivitet) må antall syk­k­lister øke med 25 prosent for at andelen sykkelreiser skal øke fra 4 til 5 prosent. Tar vi hensyn til punkt 1 og 2 må den relative økningen være vesentlig høyere enn 25 prosent for å oppnå samme økning i andelen av alle reiser. Og bare desimalene i små prosenttall kan skjule relativt store endringer. En økning i sykkelbruken på for eksempel 15-20 prosent over 4-5 år er det derfor fullt mulig at ikke vil synes i det som publiseres fra RVUen.

¹ Også «til fots» er en kategori som ikke registreres i automatiske te­llinger, men denne kategorien er også svært stabil.

Sammenligning av RVU-data med trafikktellinger synes derfor å være beheftet med utfordringer som i praksis gjør datamaterialene uegnet å sammenstille. Med ulike enheter og ulik metodikk kan en ikke forvente å kunne få fram de samme tallene. De to variantene av telling av reiseaktivitet er først og fremst komplementære og har derfor ulike bruksområder, begrensninger og muligheter.

En del av utfordringene med sammenligning, både mellom nasjonal og regional RVU og mellom RVU-data og trafikktellinger, kan knyttes til presentasjonsform og ikke bare til forskjeller i metode og datagrunnlag. Det er mulig å produsere en del indikatorer som kan sammenlignes, men som ikke lages i dag. Dette krever imidlertid spesialkompetanse og ressurser som gjør at det er lite aktuelt for den «jevne bruker» av målingene.