

Når man spørger i øst...

AF CIVILINGENIØR, PH.D. LYKKE MAGELUND, TRANSPORTRÅDET

Forskning og planlægning på persontransportområdet er afhængig af vidensindsamling via kvantitative interviews. Der ofres betydelige ressourcer på at gennemføre surveys, bl.a. om adfærd, motiver og holdninger til egen og andres trafikale adfærd samt reaktioner på hypotetiske situationer. En væsentlig fejlkilde ved personinterviews er, at der i interviewdesignet ikke tages tilstrækkeligt hensyn til respondenters spørgsmålsforståelse, hukommelse og evne til indlevelse. Det sker ofte, at der spørges i øst og svares i vest. Tit opdages problemet slet ikke, fordi der i designfasen ikke ofres ressourcer på at klarlægge respondenters svarstrategier. I andre tilfælde vælger man at acceptere, at det er uklart hvad respondenterne har svaret på, ud fra en betragtning om, at det er bedre at have nogle tal fremfor ingen tal.

I det følgende beskrives og eksemplificeres problemer relateret til respondenters spørgsmålsforståelse og svarafgivelse i kvantitative interviews om persontransport. Sigtet er at identificere problemtyper samt at opfordre til en stor omhu i interviewdesignfasen. Hvis forskellen mellem hvad der er spurgt om og hvad der svares på er for stor, opfordres til at finde andre kilder til vidensindsamling. Det anbefales i designfasen at gennemføre interviews, hvor respondenter formulerer deres overvejelser i forbindelse med besvarelsen. Det er ikke nok at det i pilotinterviews konstateres, at der svares. Det skal også kortlægges, hvad der svares på.

Persontransport udføres af mange enkeltpersoner, som hver har deres unikke trafikale adfærd og deres særlige motiver, holdninger og præferencer. Ofte er trafikanten den eneste kilde til viden, hvilket er baggrunden for den udbredte brug af surveys på området. I en opgørelse [Transportrådet, 1995] er identificeret 41 forskellige interview- og spørgeskemaundersøgelser, gennemført i perioden 1992-94. Opgørelsen er langt fra dækkende, men illustrerer at der anvendes mange ressourcer på interviewbaseret vidensindsamling om persontransport.

Dette indlæg er inspireret af Henning Olsens [1998] kritik af, at der i danske surveyanalyser generelt ikke i tilstrækkeligt omfang tages højde for de fejlkilder, der kan relateres til respondenters sprogforståelse og hukommelse. Det står i modsætning til den omhu der ofte lægges i spørgsmål som stikprøveudvælgelse og statistisk behandling. Med udgangspunkt i Henning Olsens analyse af surveys på det politologiske og sociologiske område trækkes eksempler frem fra persontransportområdet. Der er ikke tale om et forskningsarbejde, hvilket ville kræve en inddragelse af den omfattende internationale litteratur der findes om emnet og en systematisk analyse af danske surveyanalyser på området. Indlægget baserer sig på egne erfaringer med design af interviewanalyser samt eksempler hentet fra andres analyser.

Surveys om persontransport

De fleste interviewanalyser på persontransportområdet er kvantitative - kvalitative interviews hører til undtagelsen. I det følgende omtales kun kvantitative interviews, dvs. interviews hvor det der eftersøges primært er udbredelsen af f.eks. en bestemt adfærd, præference eller holdning i befolkningen. Disse interviews kaldes under ét for surveys, uden skelnen til om der er tale om personlige, telefon eller postale interviews.

Surveysspørgsmål kan omhandle noget faktisk og noget ikke faktisk. Det faktuelle kan f.eks. være spørgsmål om bilejerskab og trafikale adfærd dagen før. Det ikke faktuelle kan være

spørgsmål om holdninger til trafikpolitiske emner eller spørgsmål om præferencer for forskellige transportmidler. Det faktuelle kan opdeles i noget ydre, der omhandler hvad respondenterne gør, og noget indre der omhandler hvad respondenterne ved. Endvidere kan surveysspørgsmål stilles i forskellige tidshorisonter: tilbageskuende, aktuelt eller fremadskuende.

Typer af surveysspørgsmål

	Ydre, faktuelle spørgsmål (adfærd)	Indre, faktuelle spørgsmål (kundskab)	Indre, ikke-faktuelle spørgsmål (holdninger)
Tilbageskuende (retrospektivt)	Hvor mange gange har De rejst med fly den sidste måned?	Kendte De bilens energiforbrug, da De sidst købte bil?	Hvad var Deres indstilling til Øresundsbroen da den blev besluttet?
Det aktuelle øjeblik	Har De rådighed over bil for tiden?	Ved De hvor ofte busserne kører mellem Deres bopæl og arbejde?	Er De tilfreds eller utilfreds med muligheden for at benytte bus i Deres område?
Fremadskuende (prospektivt)	<i>Kan ikke forekomme</i>	<i>Kan ikke forekomme</i>	Tror De, at De har den samme indstilling til Øresundsbroen i år 2000?

Opdeling: Henning Olsen [1998]

Eksemplerne: Tænkte surveysspørgsmål fra transportområdet

Surveys på persontransportområdet har hidtil primært omhandlet ydre faktuel adfærd, f.eks. valg af transportmiddel, kørselsomfang og rejseformål. Mest kendt er den nationale rejsevaneundersøgelse (TU), men der er også gennemført adskillige interviewanalyser lokalt, f.eks. af bilisters rejsemønstre. Spørgsmål om ydre faktuel adfærd vil normalt være tilbageskuende eller omhandle en igangværende rejseaktivitet. Fremadskuende spørgsmål om faktuel adfærd kan ifølge Henning Olsen ikke forekomme. Som der vendes tilbage til, har man i de senere år på transportområdet imidlertid anvendt surveys der bevæger sig i dette felt, nemlig de såkaldte Stated Preference analyser.

Spørgsmål om indre faktuelle forhold (kundskab) forekommer sjældent. Det kan dog være relevant at afdække f.eks. trafikanters kendskab til de faktiske udgifter ved at køre bil eller deres kendskab til det kollektive trafikudbud. Det kan ligeledes være relevant at afdække kendskabet til forskellige serviceydelser.

Spørgsmål om indre ikke-faktuelle forhold (holdninger) er først for alvor kommet til på transportområdet i Danmark i 1990'erne. Holdningsspørgsmål kan omhandle generelle trafikpolitiske spørgsmål eller det kan omhandle holdninger til egen og andres vilkår eller adfærd. Flere surveyanalyser påviser at mange danskere er splittede i disse holdningsniveauer [Jensen, 1997; Magelund, 1997].

På transportområdet er der i de senere år ofret betydelige ressourcer på at udvikle og gennemføre såkaldte Stated Preferences interviews. Her stilles respondenter overfor hypotetiske valgsituationer. Analyserne anvendes bl.a. til at vurdere effekten af nye hidtil ukendte reguleringsformer. Hypotetiske spørgsmål ses også, om end sjældnere, i form af spørgsmål om betalingsvillighed overfor forskellige risiko- eller emissionsreducerende foranstaltninger. Hypotetiske spørgsmål er i sigens natur fremadskuende. Derimod lader de

sig dårligt placere i ovenstående tabels anden dimension, idet det ofte er uklart om det er adfærd, kundskab eller holdninger der kommer til udtryk.

Faktuelle spørgsmål

Faktuelle spørgsmål omhandler normalt spørgsmål om trafikal adfærd, som i vidt omfang er en vanebunden adfærd. Spørgsmål som valg af transportmiddel eller rute er for de færreste noget der dagligt er oppe til overvejelse. Der er en nærliggende fare for systematisk underrapportering, fordi respondenter hurtigt glemmer hverdagens trivialiteter. I den danske transportvaneundersøgelse stilles følgende spørgsmål:

"Jeg vil bede Dem beskrive alle deres ture i går – dvs. ture til arbejde, fra arbejde, til og fra indkøb osv. Hver gang De tager et nyt sted hen, er det en ny tur. Til og fra posthuset regnes altså som 2 ture. Hvorfra startede De den første tur, dvs. efter kl. 3 om morgenen"

[Danmarks Statistik, 1998].

Herefter kortlægges en række detaljerede oplysninger om hver enkelt tur i det sidste døgn. Denne interviewprocedure betyder formentlig en systematisk underrapportering af rejser. Transport er ikke et mål i sig selv, men tjener til at andre aktiviteter kan realiseres. Der er derfor en stor sandsynlighed for at selve transporten glemmes. Der er især en fare for at korte ture glemmes. I erkendelse af dette problem er man i flere lande i transportvaneundersøgelser gået over til at interviewe om det der betyder noget for respondenterne – nemlig aktiviteter – og efterfølgende spørge ind til den transport disse aktiviteter giver anledning til [Stopher, 1998].

Til nogle analyseformål er underrepræsentationen uproblematisk, det gælder f.eks. visse tidsserieanalyser. Størrelsesordenen af underrepræsentationen ændres formentlig ikke væsentligt over tid. Til andre formål er underrepræsentationen yderst problematisk. Det gælder f.eks., hvis man vil tegne et billede af de forskellige transportmidlers betydning. Den meget kraftige underrepræsentation af cykel- og gangture giver problemer, når man vil foretage forskellig former for risikovurdering, idet eksponeringsmål for de lette trafikanter er fejlagtige.

Ordvalget kan give problemer. Begreber som ture og rejser har ikke i daglig tale en stringent definition, og det er derfor ofte nødvendigt at præcisere begreberne for respondenterne. Bilrådighed er også et begreb som volder problemer. Hvornår har man rådighed? Når man kan leje en bil, låne en bil, eller når man har den til disposition altid. Behovet for præcisering giver ofte anledning til lange spørgsmålsintroduktioner, som f.eks. det ovennævnte fra transportvaneundersøgelsen.

Et problem med sådanne introduktioner er at de kan blive lange og kedsommelige og de i nogle tilfælde stiller store krav til at respondenternes hukommelse. Hvis kravene er for store, vælger nogle respondenter måske at afgive tilfældige svar. Der kan opstå et dilemma mellem på den ene side behovet for at præcisere begreber og forudsætninger, og på den anden side "normale" respondenteres evne til at ved svarafgivelsen at huske disse.

Anvendelse af upræcise begreber indebærer at respondenterne selv må fortolke betydningen. Begrebet "tomme pladser" refererer til de steder i en sætning, hvor det overlades til respondenterne selv at indfortolke betydningen [Olsen, 1998]. Mange tomme pladser efterlader et måleproblem, fordi forskellige respondenter vil fortolke begreber forskelligt. Som et eksempel på et spørgsmål med mange tomme pladser kan fra Transportvane-undersøgelsen nævnes:

"Har De i forbindelse med Deres erhverv enten transporteret gods og/eller personer på offentlig vej i går eller haft mange kunde/klientbesøg?"
[Danmarks Statistik, 1998].

Hvad vil det sige at transportere gods og/eller personer, hvad er en offentlig vej og hvad er mange kunde/klientbesøg? Her overlades megen fortolkning til respondenterne.

Oftentimes vil man slet ikke opdage, at respondenter ikke aktiverer deres hukommelse, at de ikke forstår spørgsmålsformuleringer eller de fortolker spørgsmål på en helt anden måde end tiltænkt. Nogle respondenter afgiver tilfældige svar ud fra et simpelt ønske om hurtigst muligt at slippe igennem interviewet (kognitiv magelighed). Andre gør det ud fra et ønske om ikke at virke uengagerede eller uformående overfor interviewerens (satisficering).

Tidshorisonten har en betydning for respondenteres hukommelse. Begivenheder tæt på huskes ofte med en større nøjagtighed end begivenheder langt tilbage i tiden. Af betydning for hukommelsen er også spørgsmålet om graden af involvering. Begivenheder med en emotionel involvering huskes lettere, ligesom begivenheder der kræver en høj grad af planlægning oftere huskes. Dagligdagens transportadfærd er i mange tilfælde en vanebundet adfærd der ikke rører ved dybereliggende emotioner. Faren for ikke at erindre er nærliggende.

I mange surveys spørges til transporten dagen før. Hukommelsesproblemet må med en så kort tidshorisont forventes at være relativt begrænset, med undtagelse af den førnævnte underrepræsentation af de korte ture. Derimod kan forventes hukommelsesproblemer når der spørges til rejseaktiviteter over en længere tidshorisont – f.eks. spørgsmål om fjernture. Praksis er at spørge til rejser i den sidste måned eller i det sidste år. Man kan opdele transportadfærd i vanemæssig adfærd, impulsiv adfærd og planlagt adfærd [Gärling, Gillholm & Gärling, 1998]. Planlagt adfærd kræver en større involvering end den vanemæssige og impulsive, og man må derfor forvente at den lettere erindres, ligesom rejser hvor rejseformålet har en emotionel involvering lettere erindres.

Et andet problem, når der spørges i en længere tidshorisont er, at nogle årsags-sammenhænge hurtigt kan forandre sig i trafikanternes bevidsthed. Det var erfaringen i en interviewanalyse blandt togpassagerer over Storebælt, som blev gennemført knap et år efter den faste togforbindelses åbning. Her blev, relateret til en aktuel rejse, stillet følgende spørgsmål:

"Hvad ville De have gjort, hvis jernbanetunnelen ikke fandtes?"
[Transportrådet, 1998].

Kun en meget lille andel af passagerne (5%) angav at de ikke ville have rejst. Andre analyser viste, at 15% af rejserne var nygenererede rejser, der kunne tilskrives det nye togtilbud. Forklaringen er formentlig, at det at rejse oftere mellem Øst- og Vestdanmark allerede på interviewtidspunktet for mange af de adspurgte var en så integreret del af bevidstheden, at der ikke blev stillet spørgsmålstejn ved selve det at foretage rejsen.

Ikke-faktuelle spørgsmål

Ikke-faktuelle spørgsmål omhandler spørgsmål om f.eks. holdninger, præferencer og motiver. Ikke-faktuelle spørgsmål har ingen ydre håndgribelig reference, og der er derfor ikke mulighed for gyldighedsprøvning eller validering. Holdninger er ikke blot simple adfærdsdispositioner, der kan testes ved f.eks. at iagttage trafikanternes adfærd. Det betyder naturligvis et særligt stort behov for omtanke ved anvendelse af holdningsspørgsmål.

Analysen af befolkningens holdninger til generelle politiske emner kritiseres ofte for at være tendentiøse, i den forstand at respondenterne lægges ordene i munden. Der er eksempler på sådanne tendentiøse spørgsmål:

"Vil du foretrække at rejse med bus eller moderne sporvogn, hvis begge forbindelser passer lige godt?"

[Megafon Marketing, 1994]

Hovedparten af hovedstadsområdet indbyggere svarer forventeligt "moderne sporvogne" – hvem vil ikke gerne være moderne? Selv om der således er eksempler på spørgsmål med forudsigelige svar, er det imidlertid ikke en generel tendens. Et langt større problem er, at forskerne ikke aner, hvad de får svar på, fordi respondenterne ikke forstår spørgsmålene eller opfatter dem på en anden måde end de er tiltænkt [Olsen, 1998].

Uklarhederne kan opstå i den konkrete sprogbrug, hvor begreber med en bred meningsfortolkning (semantisk felt) anvendes. Som eksempel kan nævnes anvendelsen af ordet "betydning" i det følgende spørgsmål:

"Hvor stor betydning vil de følgende foranstaltninger have for dem som cyklist?"

[Vejdirektoratet, 1995]

Herefter bedes respondenter tage stilling til 17 forskellige forhold f.eks. effektiv tyverisikring, flere cykelstier eller højere benzinpriser. Begrebet betydning er uklart. Har det betydning for om man overhovedet cykler, om man bliver en gladere cyklist eller, at de nævnte tiltag er i overensstemmelse med respondenterens trafikpolitiske ønsker.

Respondenter der stilles overfor spørgsmål de aldrig har reflekteret over eller ikke har erfaring med, vælger i mange tilfælde at afgive ad hoc svar – dvs. svar konstrueret i interviewsituationen. Henning Olsen [Olsen, 1998] påviser, ved at geninterviewe de samme personer, at ad hoc svar er meget ustabile. Den samme person svarer ofte forskelligt på det samme spørgsmål. Ad hoc svar forekommer både når der spørges om generelle og konkrete forhold. Det generelle fordi respondenterne aldrig har tænkt over det før og det specifikke fordi spørgsmålet forekommer ligegyldigt. Som eksempel på det sidste kan nævnes de kvalitetsmålinger trafiksekselskaberne gennemfører. Buspassagerer spørges f.eks.:

"Hvordan har De været tilfreds med bussen og chaufføren på denne tur?"

[Hovedstadsområdet Trafikselskab, 1994].

Herefter spørges om 11 konkrete emner som: bussens udvendige rengøring og vedligeholdelse, chaufførens service overfor kunderne. Nogle respondenter vælger formentlig at svare også selv om de slet ikke har bemærket om bussen f.eks. er godt vedligeholdt eller chaufføren har optrådt venligt. Hvis der ikke er reflekteret over det specifikke spørgsmål i relation til den konkrete tur vælges måske at svare udfra en generel holdning til f.eks. buschauffører.

Det kan næppe være et krav at alle spørgsmål altid skal omhandle forhold som respondenterne har erfaring med og holdninger til. Nogle analyser har jo netop til formål at identificere relevansen af en problemstilling i en given befolkning. Det er imidlertid vigtigt, at der tillades svarkategorier som "ved ikke" eller "ikke tænkt over". Ofte undlades disse kategorier for at aftvinge et svar, med risiko for at mange vælger at afgive ad hoc besvarelser. Mange "ved ikke" besvarelser giver ikke et informationstab, men derimod en yderligere information om spørgsmålets relevans i den adspurgte population.

Selv om det ikke kan være et krav at spørgsmål har relevans for alle respondenter, må det være et krav, at det har det for en stor del. Et eksempel på et skriftligt interview, der rummer

spørgsmål, hvis relevans for en stor del af de interviewede er diskutabelt er gennemført i forbindelse med projektet "ADONIS". Her spørges, relateret til en konkret tur:

"De fleste af de personer som er vigtige for mig, mener jeg burde foretage turen til fods (skala fra meget sandsynligt til meget usandsynligt), på cykel (samme skala), i bil (samme skala)"
[ADONIS, 1998]

Mange vil formentlig opleve dette som et absurd spørgsmål. Daglig transport, som der spørges til, er en vanebunden adfærd, der ikke stilles mange spørgsmål ved. Hvad venner og familie mener er formentlig noget de færreste reflekterer over.

Selvrelevans handler også om i hvilket omfang respondenter har erfaring med det der spørges om. Som et eksempel kan nævnes en postal interviewanalyse af bilisters søgning og vurdering af information om trafikforhold på motorvejene i hovedstadsområdet. Her stilles bilister en række spørgsmål f.eks.:

"Hvor ofte stemmer informationen om forholdene på motorvejene fra følgende medier overens med Deres egen opfattelse (medier nævnes)? o.s.v."
[Vejdirektoratet, 1998]

Det må forventes, at der er en del trafikanter som aldrig søger information om trafikforholdene på motorvejene og derfor ikke har nogen meninger herom. Det er i sig selv interessant at få afdækket. Det er imidlertid vigtigt, og det gælder i særlig grad postale interviews, at få oplysninger om selvrelevans direkte fra de adspurgte og ikke indirekte i form af manglende besvarelser. I det nævnte eksempel er afdækning af selvrelevans problematisk. Interviewskemaet tillader godt nok "ved ikke" kategorier, men denne kategori har en så ydmyg placering i interviewskemaet, at respondenter der ikke finder spørgsmålene relevante måske allerede har valgt at afgive tilfældige svar. I anonyme postale interviews vil mange, for hvem problemstillingen ikke er relevant, måske vælger ikke at udfylde og returnere.

For respondenter udgør deres adfærd og holdninger et sammenhængende billede, som står i modsætning til surveymetodens helhedsopløsende natur. Mange respondenter vil forsøge at etablere en sådan sammenhæng [Henning Olsen, 1998]. Det kan ske bevidst eller ubevidst. Bevidst, hvis respondenter mener at surveyen tjener til et bestemt politisk formål som han/hun ønsker at understøtte eller modarbejde. Ubevidst, hvis spørgsmålsrækkefølgen giver anledning til konteksteffekter, hvor nogle spørgsmål påvirker besvarelsen af de øvrige.

Kontekstafhængighed omhandler sammenhængen i interviewforløbet. Samling i en emnemæssig spørgsmålsrækkefølge kan være en hjælp til at opnå bedre kvalitet i interviewet, hvis det virker hukommelsesunderstøttende. Det kan således være en hjælp når der interviewes om faktisk trafikal adfærd. Når der interviewes om holdninger, er der imidlertid en stor fare for at spørgsmål influerer på hinanden. F.eks. er det tænkeligt, at spørgsmålsrækkefølge i dette eksempel påvirker villigheden til prioritering af den kollektive trafik:

"Synes du det er godt eller dårligt, at biltrafikken er øget væsentligt i forhold til kollektiv trafik i de seneste 10 år?"

"Mener du det er rimeligt eller urimeligt, at politikere overflytter penge fra vejbudgettet til at udbygge den kollektive trafik?"

[Megafon Marketing, 1994]

Hennig Olsen [1998] har, ved at variere på spørgsmålsrækkefølgen i en survey, påvist en betydelig kontekstafhængighed. Han konkluderer på baggrund heraf at det ikke altid er klogest at samle spørgsmål i emnemæssige spørgsmålsforløb, men der kan være tilfælde hvor en tilfældig rækkefølge er mere hensigtsmæssig.

Spørgsmålsrækkefølgen kan også give anledning til subtraktionseffekter, hvor svarafgivelser fra tidligere spørgsmål forudsættes også at gælde senere spørgsmål. Det var f.eks. tilfældet i følgende spørgsmålsforløb:

"Kan du nævne nogle grunde til, at I ejer bil for tiden?"

"Du bruger overvejende bil mellem bolig-arbejde. Kan du nævne nogle grunde til, at du bruger bil og ikke andre transportmidler?"

[Magelund, 1997]

Nogle af argumenterne for at eje og bruge bil var de samme – f.eks. at bilen giver frihed til selv at bestemme, hvornår man vil transporteres. Respondenterne var imidlertid meget utilbøjelige til at gentage argumenterne, medmindre de eksplicit blev bedt om ikke at tænke på tidligere svarafgivelser.

Hypotetiske spørgsmål

Interviews med hypotetiske spørgsmål vinder frem på transportområdet. I de senere år er i stigende grad gennemført såkaldte SP-analyser, hvor respondenterne stilles i hypotetiske valgsituationer mellem forskellige "pakker" af rejsevilkår. Hypotetiske spørgsmål er normalt problematiske og helt umulige at validere. I interviews med børn er det et grundlæggende princip at man ikke kan spørge til det mulige, men alene må basere sig på spørgsmål om det faktiske [Jensen, 1988]. Voksne har andre kognitive forudsætninger end børn, samt en større erfaringsmasse som måske gør det mindre problematisk at interviewe om hypotetiske situationer. Til gengæld opstår det problem at voksne ofte, i modsætning til børn, er villige til at gennemføre interviews også selvom de ikke forstår spørgsmålene. Man får altid svar, men ofte ved man ikke på hvad.

Hypotetiske surveyspørgsmål har været anvendt i mange år indenfor det økonomiske fagfelt. F.eks. til brug for cost-benefit analyser kan man have behov for at kvantificere befolkningens værdisætning af forhold der ikke umiddelbart har en pris på et marked. Et eksempel på en konkret analyse er spørgsmålet om befolkningens betalingsvilje for at reducere deres risiko for trafikuheld [Kidholm, 1995]. Der har endnu ikke i Danmark været gennemført analyser af betalingsvillighed for andre typer af trafikskabte effekter som støj, CO₂ eller emissioner. Denne type af analyser findes der adskillige eksempler på i udlandet [f.eks. Sælensminde, 1995].

Respondenters problemer med at værdisætte forhold, der normalt ikke har en pris, har været kendt længe indenfor det økonomiske fagfelt. Det er f.eks. normal praksis at ekstreme værdisætninger i form af høje værdier (der må anses for urealistiske i forhold til respondenternes privatøkonomi) og lave værdier (grundet i protest svar) udelukkes af analyserne. Det giver imidlertid ingen garanti for at alle værdierne midt imellem er udtryk for en faktisk betalingsvillighed. Svarstrategierne kan være mange: de kan være udtryk for holdninger til et givet gode (formuleret i monetære enheder i mangel på bedre), de kan være reaktioner på allerede gennemførte tiltag, eller de kan være udtryk for ønsket om også at tilgodese/beskytte andre end respondenterne selv. Indlejrningseffekter handler om at betalingsvilligheden samlet set er større, når goder introduceres enkeltvis, end hvis de

introduceres i samlede pakker. Spørgsmålrækkefølgen har en stor betydning for betalingsvilligheden.

Problemer med interviews om betalingsvilje for goder der ikke har en markedspris er mange og erkendte i den omfattende litteratur der er på området. Alligevel vælges ofte at konkludere at problemerne kan begrænses ved omhu i designet af undersøgelsen. Det sker f.eks. i ovenstående analyse på trods af at der samtidig konstateres at "det er usikkert om respondenters forståelse af information om risiko er tilstrækkelig til at respondenter kan besvare betalingsvilje-spørgsmålene konsistent i overensstemmelse med forventet nytteteori" [Kidholm, 1995]. Når interviews efterlader så store fortolkningsproblemer kan det imidlertid diskuteres om ikke selve metoden burde forkastes, og andre tages i anvendelse [Daimond & Hausman, 1994].

En anden form for analyser af betalingsvilje er SP-analyser, hvor trafikanters værdisætning af forskellige former for infrastruktur og/eller trafikale serviceydelser identificeres – ofte i form af værdisætning af sparet rejsetid. Udviklingen og anvendelsen af disse analyser, støttet af de muligheder nyere computerteknologi giver, er i stærk fremdrift. I SP-analyser stilles respondenten overfor "pakker" af muligheder, ofte relateret til en konkret rejse vedkommende har foretaget eller er i gang med at foretage. Eksempelvis er busrejsende, for en konkret rejse de har foretaget, blevet bedt om at vælge mellem disse alternativer:

"Alternativ 1: S-bus, nyt læskur, fremtidig information, siddeplads på hele turen, rejsetid på 15 minutter, gangtid på 5 minutter, ingen skift, bus hvert 20. minut, bussen ankommer til tiden, prisen stiger med 4 kr.

Alternativ 2: S-bus, nyt læskur, fremtidig information, siddeplads på hele turen, rejsetid på 9 minutter, gangtid på 20 minutter, skiftetid på 4 minutter, bus hvert 20. minut, bussen ankommer 10 minutter for sent, pris uændret"

[COWI, 1995]

Selv om adskillige af parametrene er de samme i de to spil, og selv om der tidligere i interviewet er introduceret til hvad nye læskure osv. er for noget, så er det en valgsituation der stiller overordentlig store krav til respondenternes evne til samtidig at tage stilling til mange forskellig parametre. Mange vælger derfor at afgive leksikografiske svar, hvilket betyder at én parameter systematisk vælges som den der besluttes ud fra. F.eks. at den billigste rejse altid vælges. Der kan være personer for hvem det afspejler en faktisk valgsituation, men i mange tilfælde er der simpelthen tale om at valgsituationen er uoverskuelig.

Interviewformen har en overordentlig stor betydning for de resultater der komme ud af SP-analyser. Det viser et svensk studie hvor togpassagerers værdisætning af rejsetid er kortlagt med forskellige typer af SP-interviewdesign [Wildert, 1994]. I alt er anvendt ni forskellige designs der varierer f.eks. mellem personlige og egenudfyldte interviews og mellem computer- og papirbaserede interviews. I analysen konkluderes, at der er to centrale årsager til de store forskelle. Begge har relation til respondenters svarstrategier. Interviewformen har stor indflydelse på omfanget af leksiografiske svar. Derudover har det stor betydning for svarene i hvilket omfang respondenter er i stand til at relatere de opstillede valgmuligheder til deres egen situation.

Hvad kan man gøre?

Der er mange faldgruber når man gennemfører surveys, og mulighederne for at spørge i øst og få svar i vest er mange. Sandsynligheden for slet ikke at opdage forskellen mellem spørgsmålsintention og svarafgivelse er stor. Problemer kan opstå i anvendelsen af ord, i

sætningskonstruktionerne eller som følge af spørgsmålsrækkefølgen. Problemerne forstærkes fordi voksne respondenter normalt afgiver svar, også selv om de ikke forstår et spørgsmål. Det kan være for ikke at fremstå som modvillig eller uvidende (satisficing) eller for at slippe hurtigt gennem interviewet (kognitiv magelighed). Uanset motivet for at svare på uforståelige spørgsmål giver det måleproblemer.

I interviews om faktisk trafikal adfærd er det ofte et problem at rejseaktiviteter glemmes. Rejser har sjældent et mål i sig selv, men tjener til realisering af andre mål. Man må derfor påregne en betydelig underrapportering, i særlig grad af vanebunden transport og af korte ture. Et andet problem kan opstå fordi det ofte er ganske kedsommeligt at blive interviewet om hverdagens trivialiteter, og der vælges måske svarstrategier gående på hurtigt at slippe igennem interviewet. Der er behov for et nærmere kendskab til disse fejlkilder. Ikke fordi det nødvendigvis vil føre til anderledes interviewspørgsmål, men fordi det ville give en mulighed for at korrigere for systematisk underrapportering.

I interviews om holdninger, motiver og præferencer er det et problem hvis spørgsmål ikke opleves som relevante for interviewpersonen. Der kan være tale om spørgsmål om generelle forhold som respondenter aldrig har tænkt over. Mange voksne vælger alligevel at afgive et svar konstrueret til lejligheden. Sådanne ad hoc svar må forventes at være meget ustabile. Som minimum bør interviewene rumme muligheder for svar af typen "ved ikke" eller "ingen mening om". Det kan ikke forlanges at holdningsspørgsmål skal være relevante for alle adspurgte, men det bør være et krav at det er for hovedparten.

Hypotetiske spørgsmål er problematiske. Hypotetiske spørgsmål om betalingsvillighed for risikoreduktion og miljøgoder er yderligere problematiske fordi respondenter kun har et meget abstrakt forhold til godet, og meget sjældent ser et substitutionsforhold mellem godet og privatøkonomien. Måleproblemerne er så store, at det nøje bør overvejes helt at undlade denne form for surveys. SP-analyser, som er i hastig fremdrift på transportområdet, rummer også mange problemer grundet i at respondenter stilles overfor abstrakte og komplicerede valgsituationer. Alligevel er de attraktive, ikke mindst fordi de altid giver håndgribelige resultater i form af tal. Analyser af svarstrategier synes indlysende nødvendige ved gennemførelse af SP interviews.

Hvordan undgår man de værste faldgruber når man skal gennemføre en interviewanalyse? Henning Olsen [1998] advokerer for, at der inddrages sprogforskere i designfasen. Det er et omfattende krav, og formentlig helt urealistisk indenfor de budgetter mange analyser gennemføres for. Det fritager imidlertid ikke surveydesigneren for seriøst at arbejde for bedring af interviewdesignet ud fra et kendskab til svarstrategier. Der bør altid gennemføres det Henning Olsen kalder laboratorieinterviews, hvor respondenteres svarstrategier verbaliseres:

"I mit værksted beder jeg (mens båndoptageren kører) de svarende tænke højt når de svarer på mine spørgsmål, og jeg opfordrer dem til at gentage spørgsmålene med egne ord. Eller måske anmoder jeg dem om siden at gøre rede for, hvordan de nåede frem til svar. Det er også muligt de gennemførte interview får karakter af samtale om spørgeskemaet. Disse og yderligere fremgangsmåder (f.eks. sproglige vink og genfindelsesvink) står til min rådighed – enten under surveyforberedelsen eller sidenhen. Hvad jeg derpå gør, er at granske det bandede, som velsagtens er udskrevet sort på hvidt. Jeg gennemfører kort sagt en kvalitativ undersøgelse" [Henning Olsen, 1995]

Litteratur

- ADONIS. *"Behavioural factors affecting modal choice"*. VTI. 1998.
- Patrick Bonnel & Michel Le Nir. *"The quality of survey data: Telephone versus face-to-face interviews"*. Transportation 25. 1998.
- Werner Brög, A. Meyburg & M. Wermuth. *"Development of survey instruments suitable for determining nonhome activity patterns"*. Transportation Research Record. 994.
- COWI for HT. *"Buspassageres vurdering af en busrejses serviceelementer"*. 1995.
- Danmarks Statistik. Transportvaneundersøgelsen. Spørgeskema 1998.
- Peter A. Diamond & Jerry A. Hausman. *"Contingent Valuation: Is some Number Better than No Number?"*. Journal of Economic Perspectives. 1994. Vol. 8. No. 8.
- Tommy Gärling, Robert Gillholm & Anita Gärling. *"Reintroducing attitude theory in travel behavior research"*. Transportation 25. 1998.
- Hovedstadsområdets Trafikselskab. *"Kvalitetsstyring – Drift. System-beskrivelse"*. 1994.
- Mette Jensen. *"Benzin i blodet. Kvalitativ del"*. Faglig rapport fra DMU, nr. 199. 1997.
- Mette Jensen. *"Benzin i blodet. Kvantitativ del"*. Faglig rapport fra DMU, nr. 200. 1997.
- Mogens Kjær Jensen (red.). *"Interview med børn"*. Socialforskningsinstituttet. Rapport 1988:9.
- Kristian Kidholm. *"Estimation af betalingsvilje for forebyggelse af personskader ved trafikulykker"*. Odense Universitet. 1995.
- Lykke Magelund. *"Valg af transportmiddel i storbyen"*. Transportrådet & HT. 1997.
- Megafon Marketing for HT. *"Trafikholdningsundersøgelse"*. Februar 1994.
- Henning Olsen. *"Tallenes talende tavshed. En kundskabsrejse om sprogforståelse og hukommelsesproblemer i surveyundersøgelser"*. Socialforskningsinstituttet. 1995:1.
- Henning Olsen. *"Tallenes talende tavshed. Måleproblemer i surveyanalyser"*. Akademisk Forlag. 1998.
- Peter Stopher. *"A review of separate and joint strategies for the use of data on revealed and stated choices"*. Transportation 25. 1998.
- Kjartan Sælensminde. *"Verdisetting av miljøgoder i byer ved samvalgsanalyse"*. I Anker Lohman-Hansen (red): "Trafikdage på AUC 1995".
- Transportrådet. *"Interview- og spørgeskemaundersøgelser af trafik- og transportadfærd"*. 1995.
- Transportrådet. *"Storebælt i en overgangsperiode"*. Arbejdsrapport nr. 98-01.
- Vejdirektoratet. Spørgeskemaundersøgelse vedrørende information om trafikforholdene på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet – gennemført november 1998. Postal besvarelse.
- Vejdirektoratet & Transportrådet. *"Cyklens potentiale i bytrafik. Bilagsrapport"*. 1995.
- Staffan Wildert. *"Stated Preference Studies. The Design Affects The Results"*. Paper submitted to the 7th International Conference on Travel Behaviour, Chile, 1994.