

# FLYGET OCH MILJÖN

En rapport från Sifo

Toivo Sjören & Izabella Berger

2013-12-19



## Om undersökningen

Ämne:	Flyget och miljön
Projektnummer:	1529136
Uppdragsgivare:	LFV, Swedavia, Transportstyrelsen och Svenskt Flyg.
Tid för fältarbete:	2013-12-09—2013-1212
Antal genomförda intervjuer:	1000
Intervjuade:	15 år och äldre, bosatta i hela landet
Intervjumetod:	Telefonintervjuer
Projektledare:	Toivo Sjören
Programmerare	Sofie Andersson Cederlund

*Denna rapport är kundens egendom. Frågeformulär och övrigt material till denna undersökning förblir TNS Sifos egendom. Vid publicering skall TNS Sifos publiceringsregler gälla. Se Appendix sista sidan.*

## Bakgrund och genomförande

- Sifo har på uppdrag av LFV, Swedavia, Transportstyrelsen och Svenskt Flyg genomfört en undersökning med syftet att kartlägga allmänhetens inställning till flyget och miljön. Bland annat ställdes frågor om olika trafikslag i förhållande till miljön, allmänhetens inställning till flyget och klimatkompensering samt synen på framtidens trafikslag.
- Frågor har också ställts angående tillvägagångssätt för att minska flygets miljöpåverkan; vem som kan påverka och med vilka strategier och ekonomiska styrmedel. Intervjupersonerna har också fått svara på huruvida miljöfrågor beaktas när man väljer färdssätt, hur ofta man reser med flyg, om man flyger privat eller i tjänst, osv.
- Bakgrundsdata om intervjupersonerna – bl.a. kön, ålder och bostadsort – har inhämtats.
- Aktuell undersökning är en uppföljning av tidigare mätningar från 1990, 1996, 1998, 2003, 2006, 2007, 2008, 2009 och 2010.
- I denna rapport redovisas huvudresultaten av undersökningen. I tabellbilagan kan resultaten studeras i detalj, t ex för en viss grupp respondenter. I tabellen finns plus- (+) och minustecken (-) vilka markerar statistiskt signifikanta avvikelser.

## Sammanfattning av huvudresultat (1/3)

- Järnvägen är alltså det trafikslag som flest tycker att man i första hand ska satsa på för framtiden även om det i denna mätning är något färre (66%) som nämner just detta trafikslag jämfört med mätningen 2010 (då var siffran 70%). Skillnaden är dock inte signifikant. Vägtrafiken återfinns på en oförändrad andraplats i sammanhanget (21%, oförändrat sedan 2010) medan flyg och sjöfart fortfarande betraktas som trafikslaget för framtiden av en mycket liten del (2 respektive 3%) av befolkningen.
- Allmänheten gör fortfarande bedömningen att det är vägtrafiken som är det mest miljöpåverkande trafikslaget. Hälften av de tillfrågade väljer detta alternativ. Flyget kommer tätt efter på andra plats med 44%.
- Fortfarande tycker 27% av de tillfrågade att det är inom flyget som det är mest väsentligt att minska miljöpåverkan för att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem. Drygt dubbelt så många – 56% – anser dock att det är inom vägtrafiken miljöpåverkan i första hand bör minska.
- Av de sätt som flyget påverkar miljön anser en klar majoritet (65%) att utsläppet av koldioxid och andra växthusgaser är allvarligast. Utsläpp till mark och vatten vid flygplatsen kommer här på andra plats med 12%. Fortfarande anser man att flygplanstillverkarna (35%) och politikerna (24%) är de som kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan. För att minska flygets miljöpåverkan är tekniska utvecklingar det alternativ som flest (39%) tror är mest effektivt. Ungefär var femte person ser internationella överenskommelser som den mest verksamma metoden och ungefär lika många sätter sin tilltro till skatter på flygresor och bränsle.
- Var fjärde tillfrågad (26%) anser att flyget hittills varit bättre än andra trafikslag när det gäller att minska sin miljöpåverkan. 38% tycker att flyget varit sämre, vilket är en minskning jämfört med mätningen 2010 då motsvarande siffra var 48%.
- Andelen som anser flyget vara ett miljöproblem är i princip oförändrad sedan föregående mätning; 65%

## Sammanfattning av huvudresultat (2/3)

- Tre av fyra tillfrågade (73%) anser att bra flygförbindelser i landet är nödvändiga, även om detta påverkar miljön negativt, och en knapp majoritet (53%) betraktar flygets miljöpåverkan som acceptabel i förhållande till dess samhällsnytta. De flesta (72%) tycker dock att flygbolag och flygbranschen sköter informationen om flygets miljö- och klimatpåverkan på ett dåligt sätt.
- Den allmänna synen på flyget är fortsatt fördelaktig; 77% av intervjupersonerna säger sig ha en ganska eller mycket positiv inställning.
- 62% av de tillfrågade har rest med flyg minst en gång under det senaste året. Av dessa har 31% flugit i tjänsten.
- 63% uppger att flygets miljöpåverkan i praktiken inte haft någon inverkan på deras resvanor vilket är en viss ökning från 2010 då andelen var 55%. Var femte sade sig däremot ta tåget oftare än tidigare, av hänsyn till miljö och klimat. En klar majoritet, 71%, tror att de kommer att resa lika mycket med flyg framöver medan 26% däremot ser framför sig ett minskat flygande för egen del.

## Sammanfattning av huvudresultat (3/3)

- Bland tillvägagångssätten för att minska flygets globala klimatpåverkan i form av utsläpp från fossila bränslen är satsningar på ny flygplans- och motorteknik samt nya bränslen det alternativ som de flesta (67%) betraktar som mest realistiskt. För knappt var femte tillfrågad förefaller istället satsningar på helt andra transportmedel än flyg vara det mest realistiska alternativet.
- Det ekonomiska styrmedel som flest anser vara det bästa för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan är att flygbolagen får betala för sina koldioxidutsläpp. Detta alternativ väljs av 41% av de tillfrågade medan 26% istället tror att individuell klimatkompensation är den bästa metoden.
- 59% tycker att det är ganska eller mycket viktigt att kunna flyga utomlands på semestern. Siffran är i princip oförändrad sedan 2010.
- De flesta av de som flugit det senaste året, 76%, har inte klimatkompenserat för någon av sina flygresor. Varannan av dessa uppger som orsak att man tycker att det är krångligt eller helt enkelt inte vet hur man gör. En klar majoritet (85%) tycker inte att passagerarna själva ska bestämma om de vill klimatkompensera utan att detta istället borde ingå i flygbiljetten.
- Var femte tillfrågad tror att flyget svarar för mer än 20% av det totala koldioxidutsläppet i världen. Ytterligare var femte tror att den korrekta andelen är 11-20% medan var fjärde tror att siffran är 6-10%.

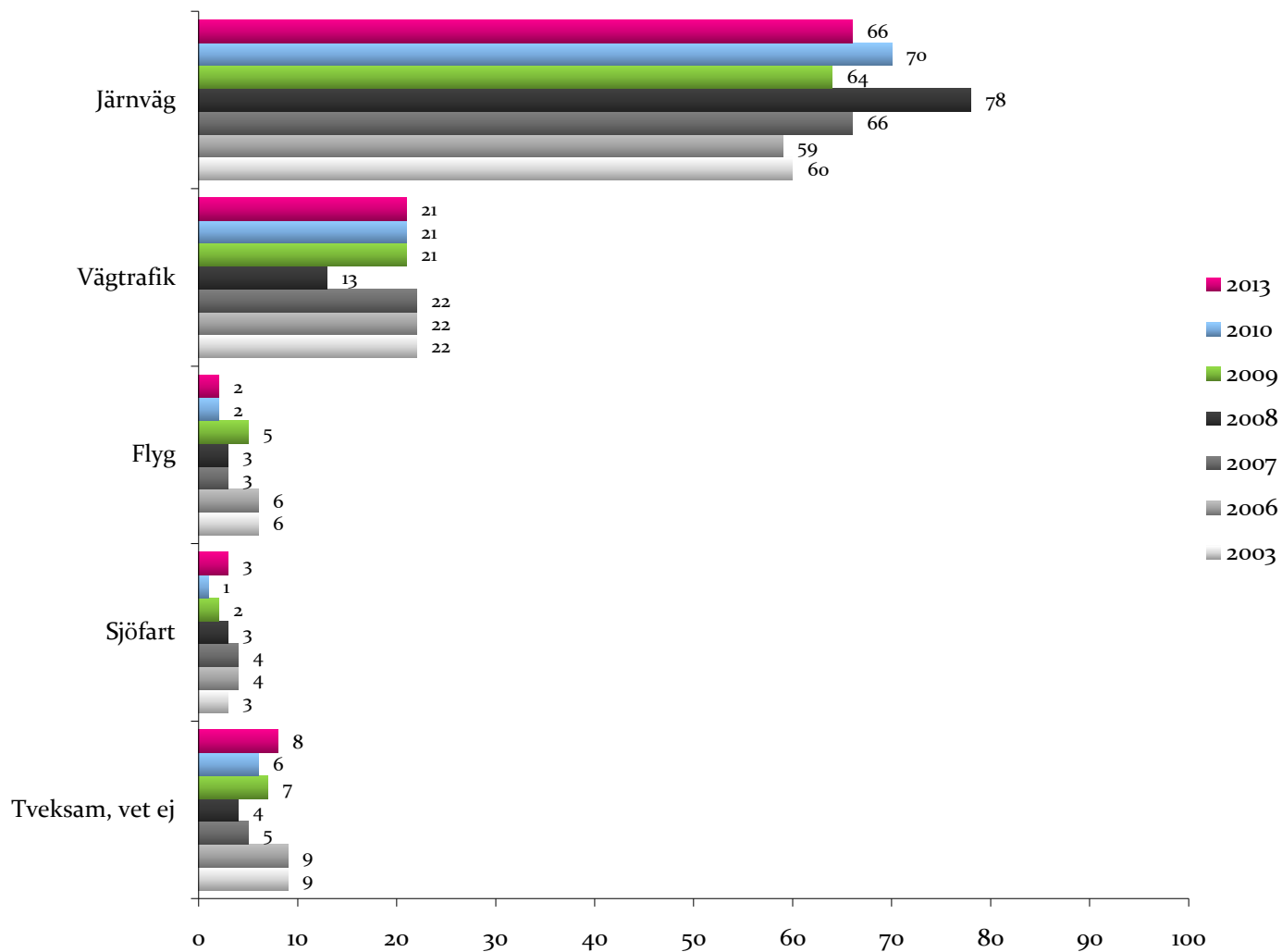
*På följande sidor redovisas resultaten i diagramform. Siffrorna anges i procent. Av utrymmesskäl redovisas inte alltid den fullständiga texten i diagrammen. För komplett text hänvisas till respektive datatabell.*

## Vägtrafiken fortsatt det viktigaste trafikslaget

- Intervjupersonerna fick i denna undersökning svara på frågan om vilket trafikslag som de anser att man främst ska satsa på för framtiden. Svartalternativen var järnväg, vägtrafik, flyg och sjöfart.
- Järnvägen håller ställningen som det alternativ som flest (66%) anser att man ska satsa på för framtiden. Bland personer 65 år och äldre anser över 70% att järnvägen är framtidens trafikslag framför andra. Storstadsbor, och då särskilt i Stockholm, samt högskoleutbildade är andra grupper där särskilt många, ungefär tre av fyra, anser att järnvägen är det transportsätt man bör satsa på framöver.
- Fortfarande är det en mycket liten andel av de tillfrågade (2%) som tycker att satsningar för framtiden bör inriktas på flyget.

## Fråga 1

*Vilket trafikslag tycker du att man främst ska satsa på för framtiden?*



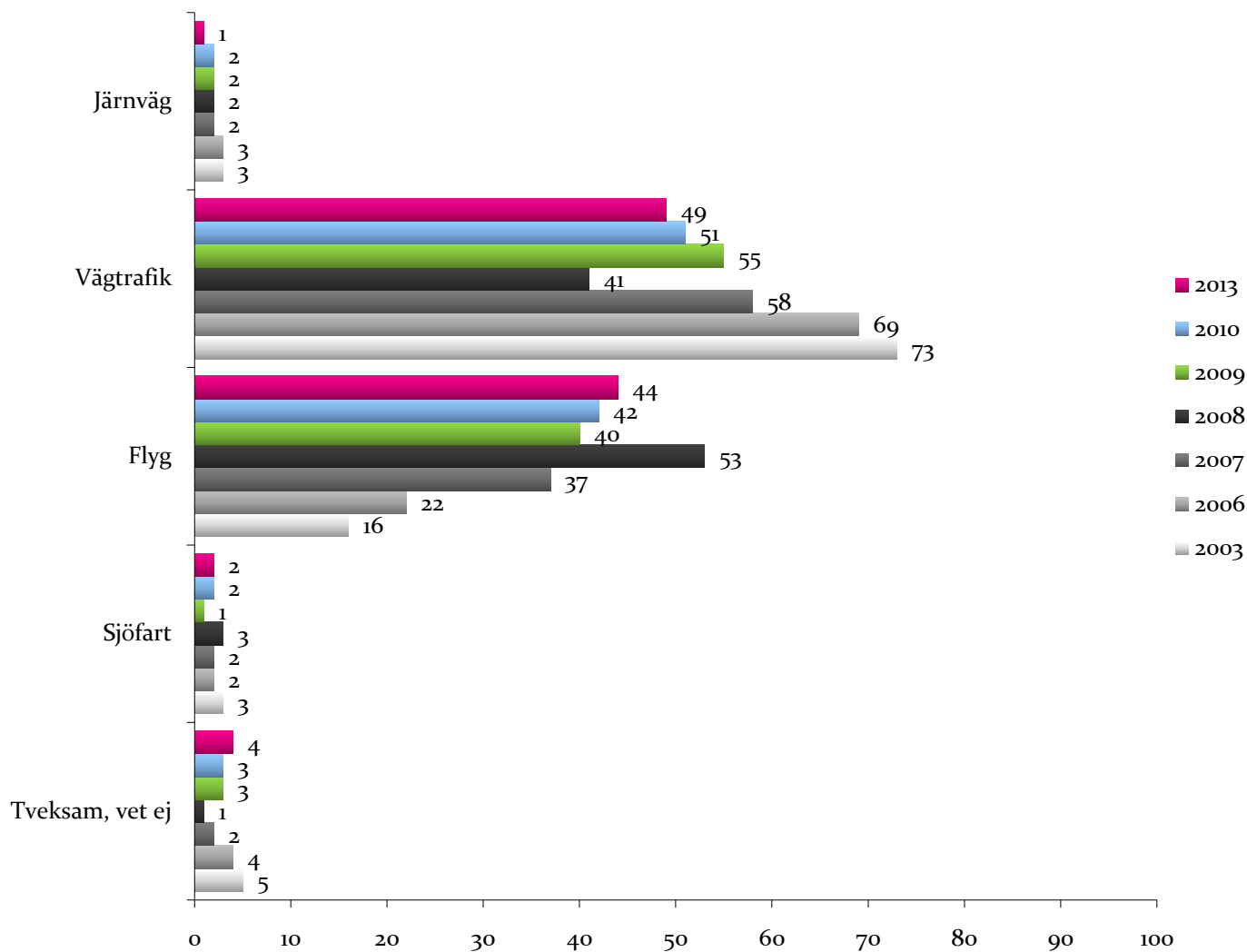


## Transporterna och miljön

- Ungefär hälften av de tillfrågade, 49%, tror att vägrafiken är det trafikslag som påverkar miljön mest. Avståndet har krympt något till flyget som nu 44% tror har störst inverkan. Bland högskoleutbildade är denna siffra något högre; 50%.
- Flygets andel av svaren i denna fråga innebär en marginell ökning jämfört med 2010 då motsvarande siffra var 42%. Över tid ses stora variationer; 2003 valde endast 16% av de tillfrågade alternativet flyg, medan toppnoteringen från 2008 var hela 53%.

## Fråga 2

*Vilket trafikslag tror du mest påverkar miljön?*

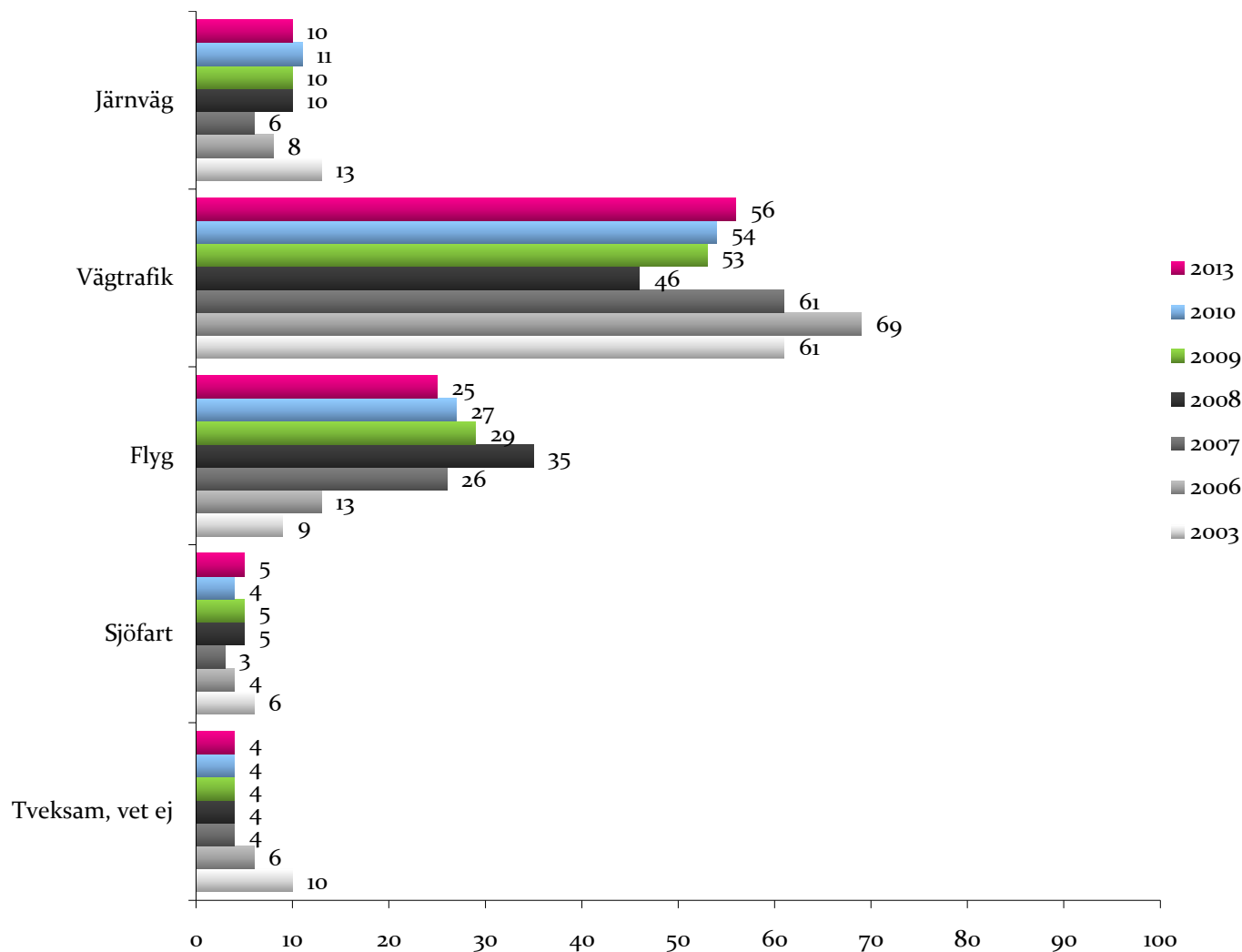


## Mest väsentligt för att minska miljöpåverkan

- På frågan om inom vilket trafikslag det är mest väsentligt att minska miljöpåverkan för att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem svarar en knapp majoritet – 56% - vägtrafiken. Män väljer detta alternativ något oftare än kvinnor medan personer över 64 år i mindre utsträckning gör detsamma.
- Flyget anses av 25% vara det område där minskad miljöpåverkan primärt bör uppnås. Andelen innebär en marginell minskning från 2010 (27%) men följer trenden sedan 2009 om att färre ser flyget som det transportsätt där det är mest väsentligt att minska miljöpåverkan. Undantag utgörs av högskoleutbildade och personer över 64 år där något fler (29 respektive 32%) väljer flyget som svarsalternativ på frågan.

### Fråga 3

*Inom vilket trafikslag är det mest väsentligt att minska miljöpåverkan för att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem?*

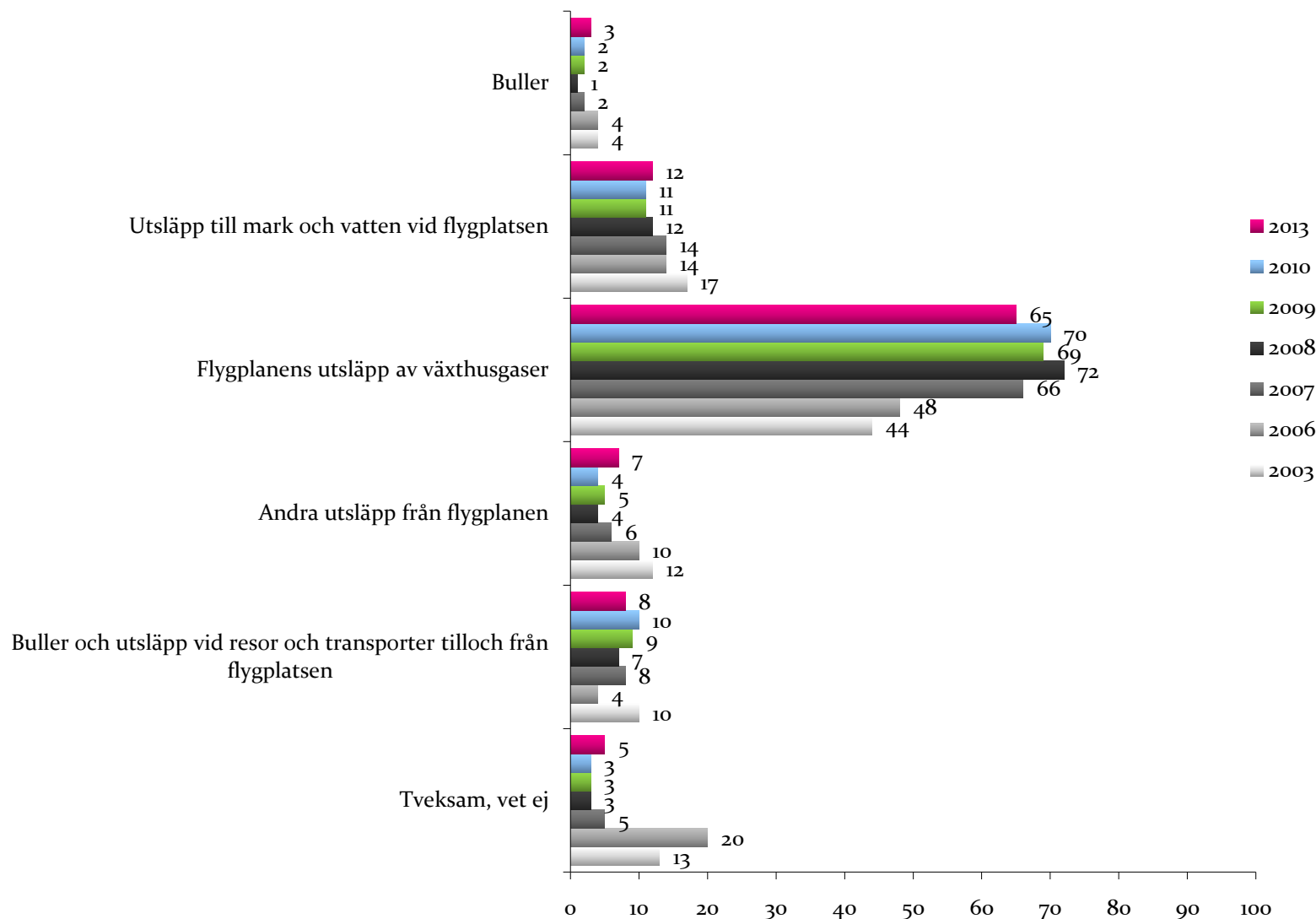


## Flygets miljöpåverkan

- Ungefär två tredjedelar av de tillfrågade anser flygplanens utsläpp av växthusgaser vara den allvarligaste miljöpåverkan som flyget medför. I synnerhet uppger högutbildade och boende i norra Sverige detta svarsalternativ före andra. Långt efter, på andra plats med 12% av de tillfrågades röster, kommer utsläpp till mark och vatten vid flygplatsen. Andra utsläpp från flygplanen samt buller och utsläpp vid resor till och från flygplatsen upplevs som de mest allvarliga miljöeffekterna av 7 respektive 8%. Buller i sig ses däremot sällan som den mest kritiska konsekvensen – särskilt om man inte bor i ett storstadsområde.
- Intervjupersonerna svarade också på frågan om vem de tror kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan. Av 35% framhölls flygplanstillverkarna som de med störst chans att påverka, medan 24% istället nämner politiker. Statliga myndigheter och internationella luftfartsorganisationer förespråkas av ungefär var tionde intervjuperson respektive.

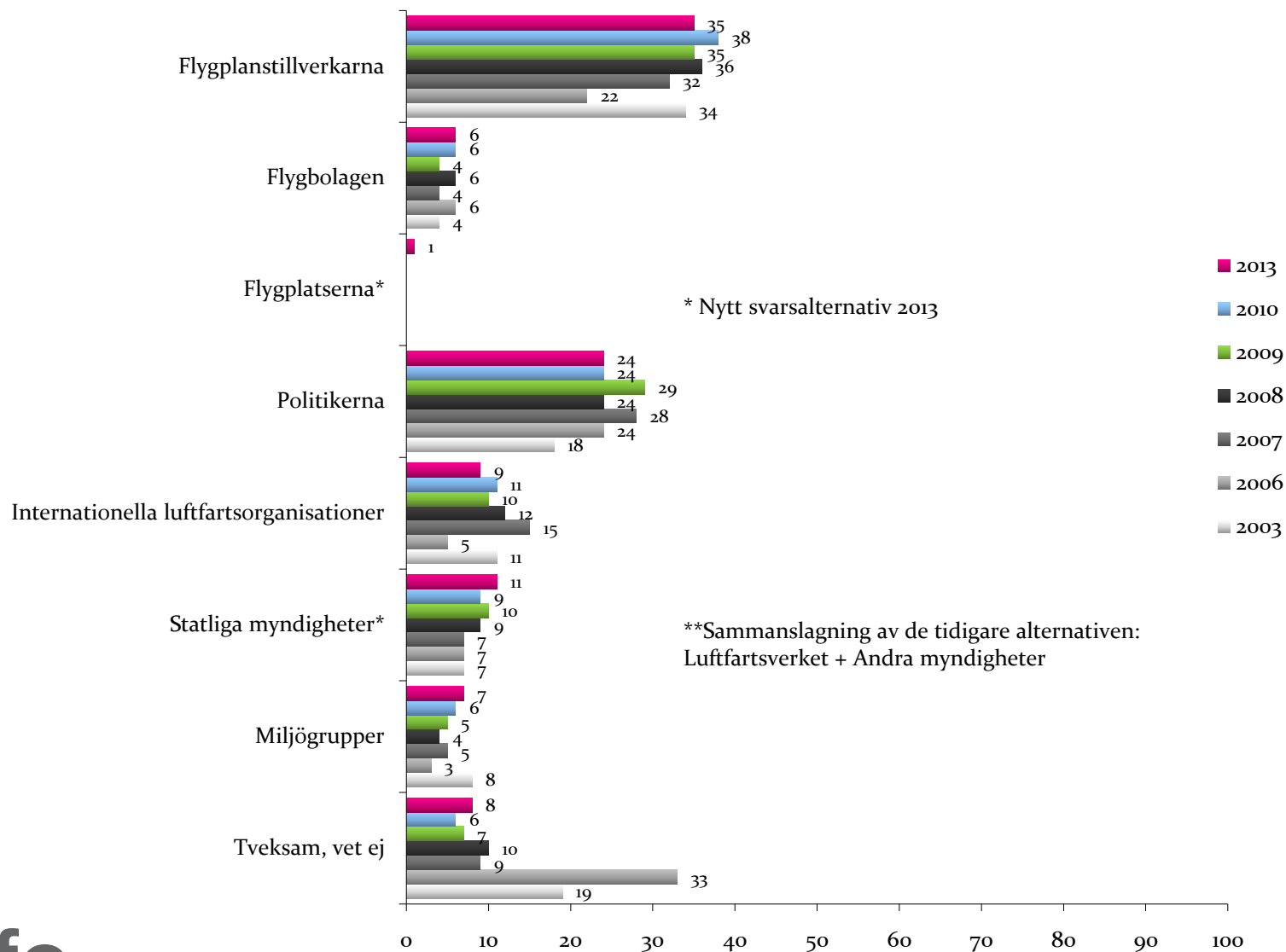
## Fråga 4

### Vilken miljöpåverkan från flyget anser du vara allvarligast?



## Fråga 5

### Vem tror du kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan?



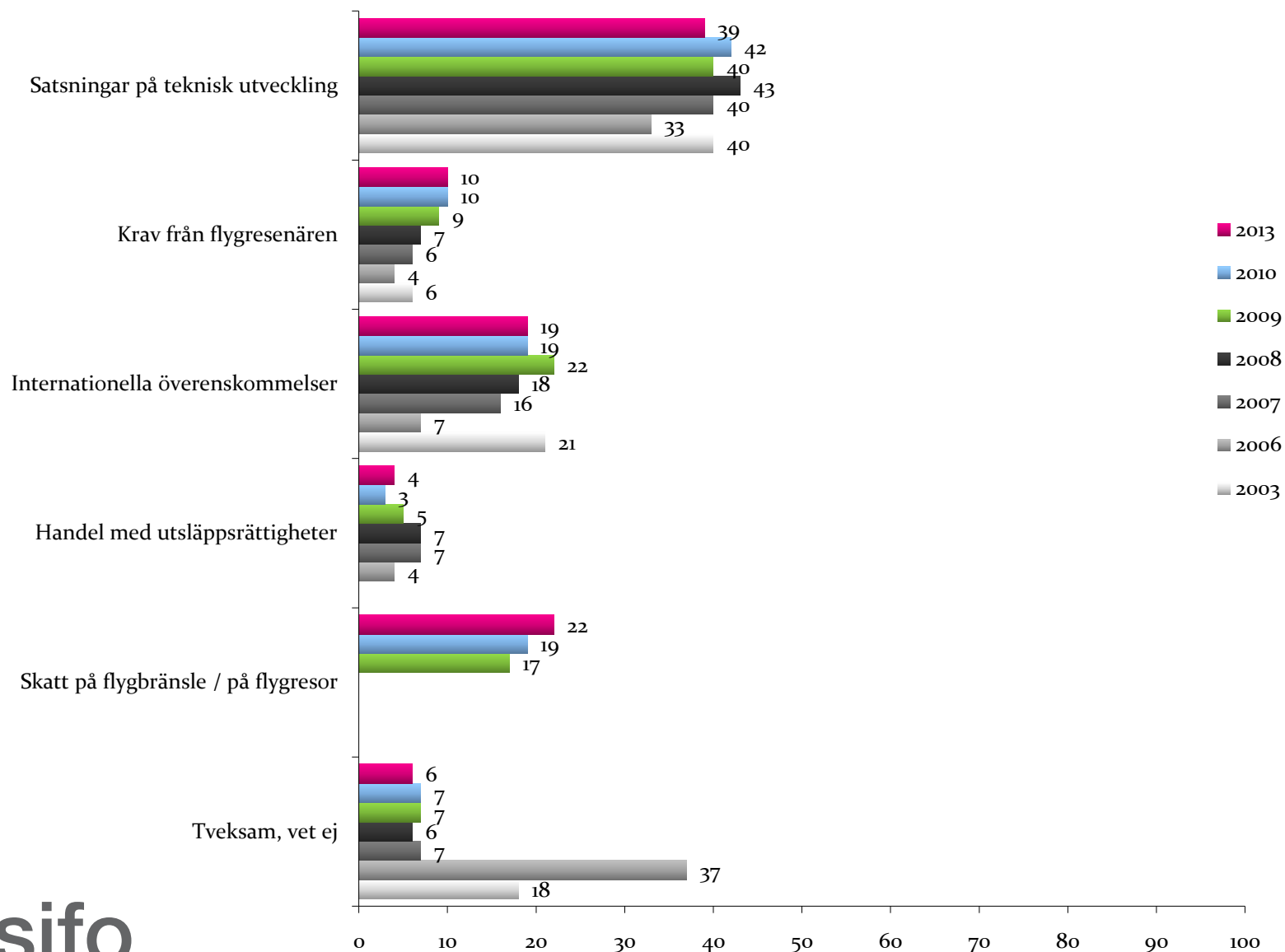
## Mest effektivt för att minska flygets miljöpåverkan

- Ska man tro respondenterna i denna undersökning är satsningar på teknisk utveckling det mest effektiva sättet om man ska minska flygets miljöpåverkan. 39% väljer detta svarsalternativ. I norra Sverige är det hela 51% som sätter sin tilltro till tekniska innovationer medan personer 15-29 år generellt förhåller sig något mer avvaktande till just denna strategi.
- Internationella överenskommelser och särskild skatt på flygresor och flygbränsle ses som den mest effektiva metoden av en femtedel av intervjupersonerna vardera. Var tionde person – något fler bland de yngsta i undersökningen – ser flygresenärens egna krav som det mest verksamma sättet att minska flygets miljöpåverkan.



## Fråga 6

*Vilket sätt tror du är effektivast för att minska flygets miljöpåverkan?*

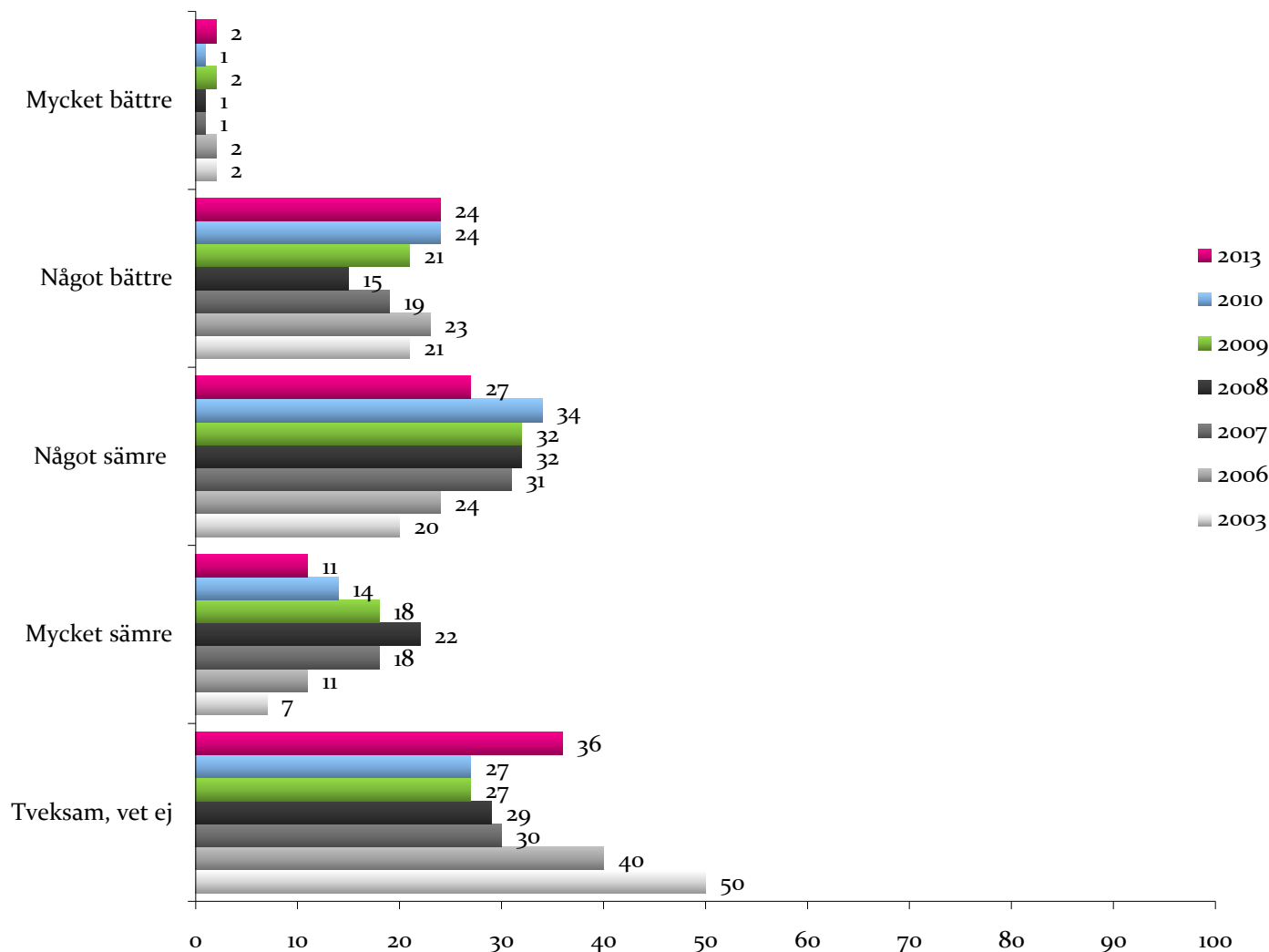


## Flyget bättre eller sämre än andra?

- 38% anser att flyget hittills varit något eller mycket sämre än andra trafikslag när det gäller att minska sin miljöpåverkan vilket är en minskning jämfört med 2010 då motsvarande siffra var 48%. Var fjärde person tycker att flyget gjort något eller mycket bättre ifrån sig än andra trafikslag. Männen är alltså mer kritiska till flygets ansträngningar än kvinnor; bland de förstnämnda tycker 42% att flyget presterar sämre än andra. Även personer över 64 år är förhållandevis negativa.
- Var tredje person i undersökningen, 36%, saknar uppfattning om hur flygets minskning av miljöpåverkan står sig i förhållande till andra trafikslag.

## Fråga 7

*Har flyget hittills varit bättre eller sämre än andra trafikslag när det gäller att minska sin miljöpåverkan?*

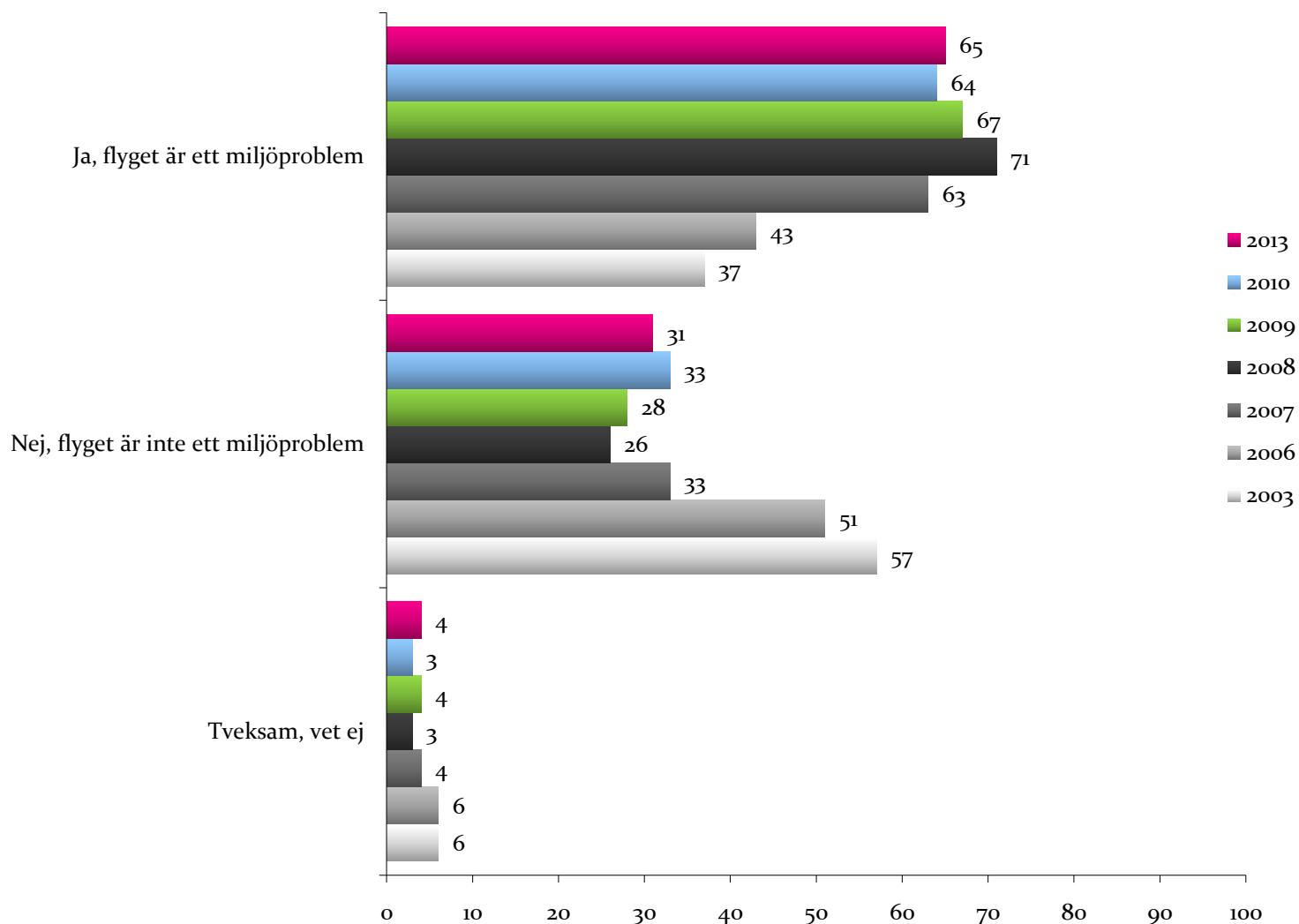


## Anses flyget vara ett miljöproblem?

- En klar majoritet av de tillfrågade, 65%, anser att flyget utgör ett miljöproblem.
- Fler kvinnor än män betraktar flyget som ett miljöproblem och högskoleutbildade är också mer benägna att betrakta flyget på detta sätt. I Sydsverige är det däremot förhållandevis få (om än en knapp majoritet om 51%) som ser flyget som ett miljöproblem.

## Fråga 8

*Anser du att flyget är ett miljöproblem eller anser du inte det?*

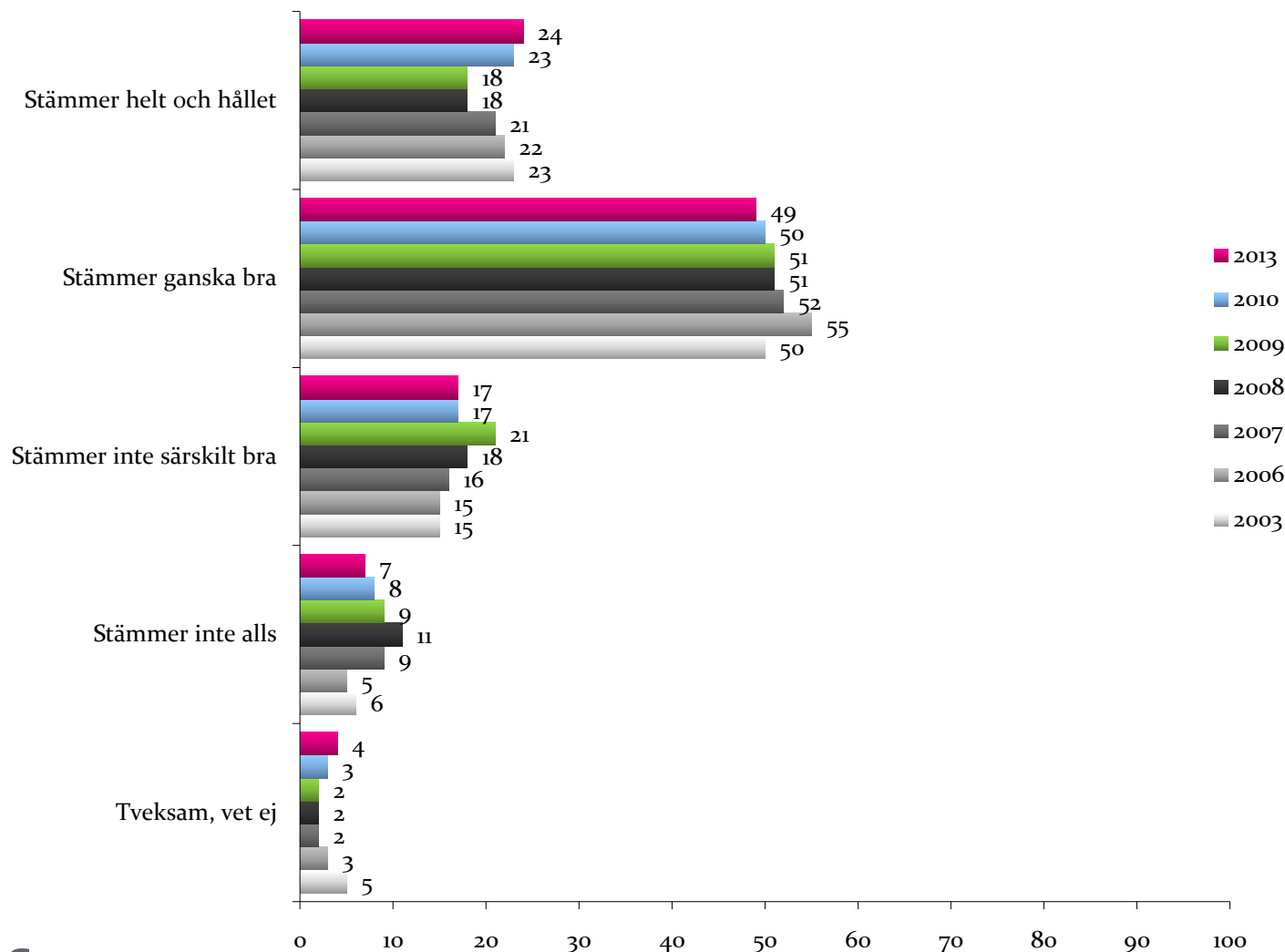


## Behövs flyget – och kan dess miljöpåverkan accepteras?

- De flesta, 73%, anser att bra flygförbindelser i landet är nödvändiga – även om det påverkar miljön negativt. Fyndet är genomgående; i samtliga undergrupper betraktar man flyget som något nödvändigt.
- De flesta, 72%, tycker också att flygbolagen och flygbranschen i allmänhet sköter information om flygets miljö- och klimatpåverkan på ett ganska eller mycket dåligt sätt – en liten ökning jämfört med 2010 då motsvarande siffra var 68%.
- En knapp majoritet, 53%, tycker helt eller till stor del att flygets miljöpåverkan är acceptabel i förhållande till samhällsnyttan den medför. Denna andel har varit relativt stabil över åren. Graden av acceptans är något högre bland män än bland kvinnor samt bland personer över 64 år.

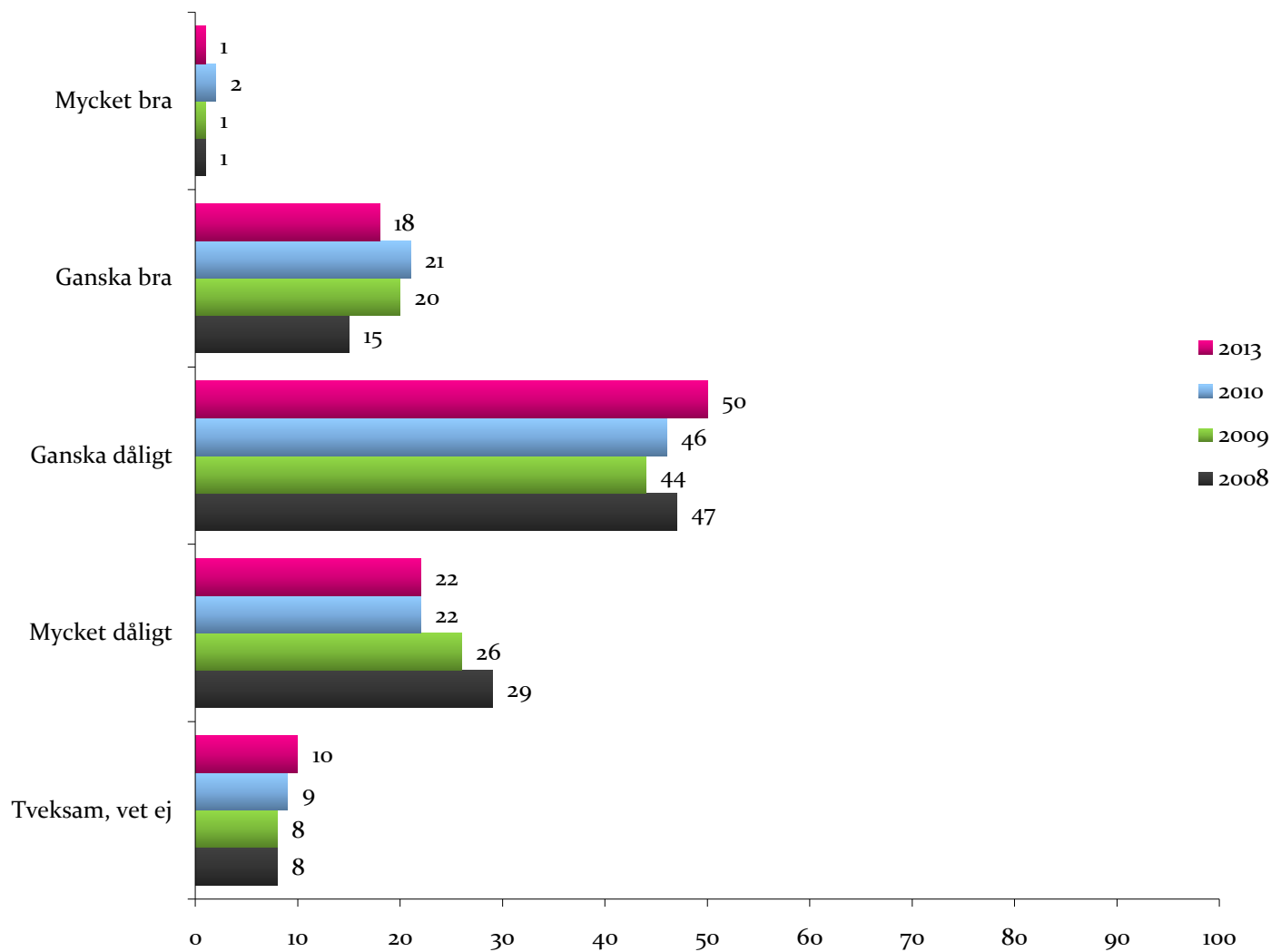
## Fråga 9

*Bra flygförbindelser i landet är nödvändiga, även om det påverkar miljön.*



## Fråga 10

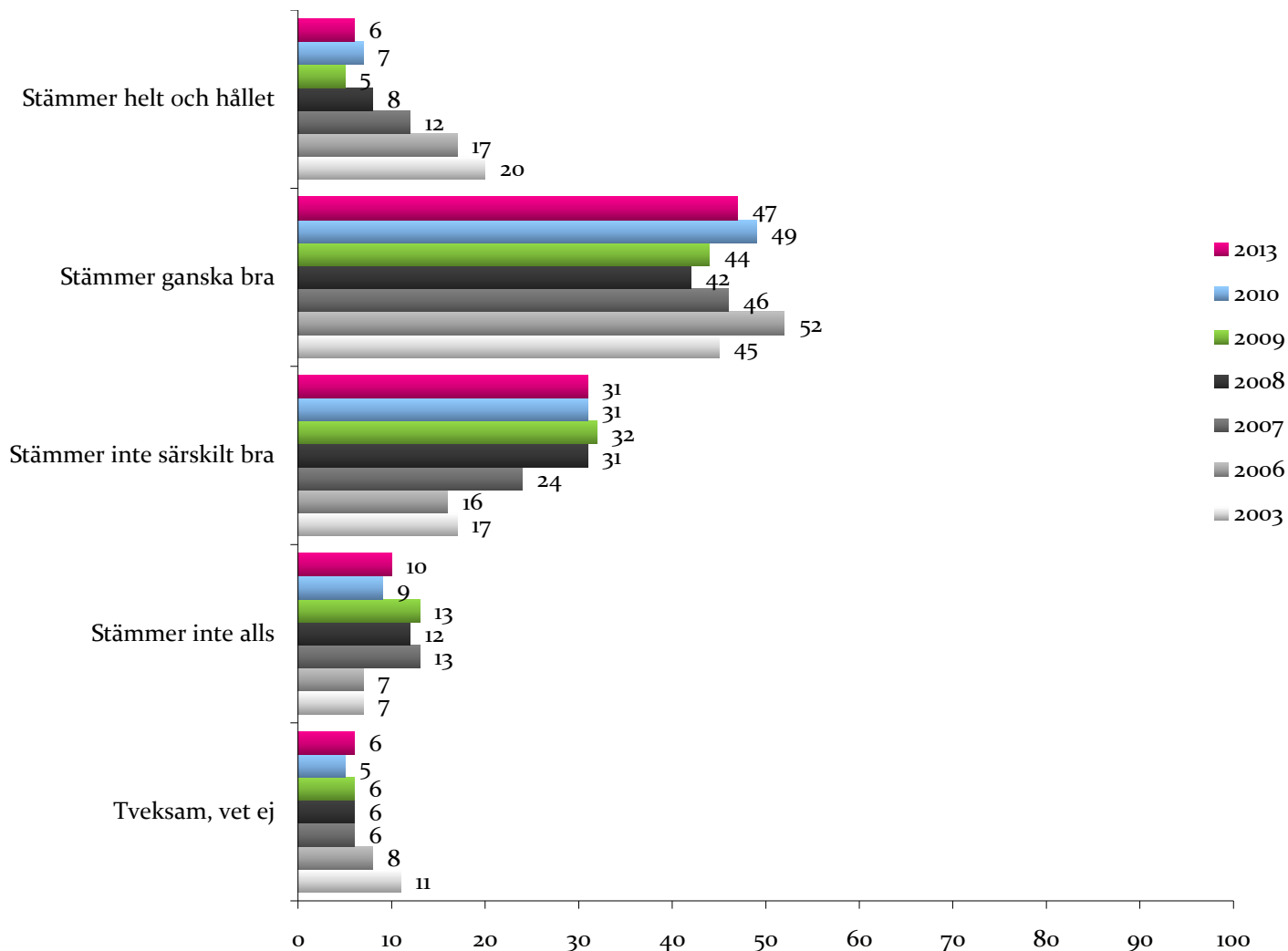
*Hur tycker du att flygbolag och flygbranschen sköter information om flygets miljö- och klimatpåverkan?*





## Fråga 11

### *Flygets miljöpåverkan är acceptabel i förhållande till samhällsnyttan*

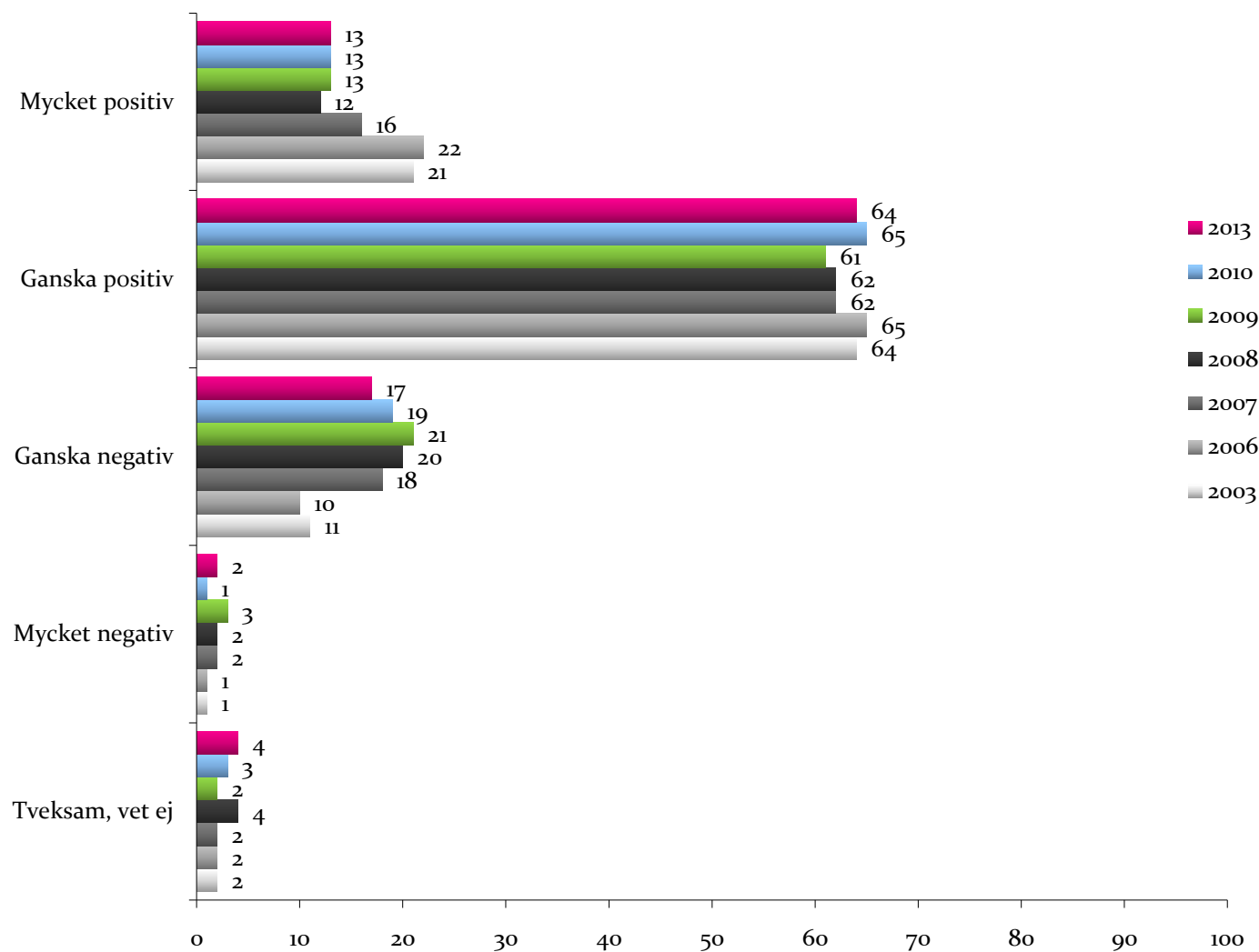


## Den allmänna inställningen till flyget och LFV

- 77% av de tillfrågade säger sig ha en mycket eller ganska positiv allmän inställning till flyget. Var femte tillfrågad har en övervägande kritisk bild av flyget, men det är bara 2% som beskriver sin inställning som ”mycket negativ”.
- Andelen övervägande positiva har legat mellan 74 och 78% sedan 2007. I ännu tidigare mätningar, 2003 och 2006, sågs dock en andel positiva om hela 85-87%.
- I undersökningen ställs frågan om i vilken utsträckning man anser att LFV tar miljöansvar. 28% av respondenterna tycker att man tar miljöansvar i mycket eller ganska stor utsträckning medan något fler, 37%, inte tycker att man gör det. 2010 var motsvarande siffror 31 respektive 39%. En tredjedel uttrycker inte någon klar uppfattning i frågan.

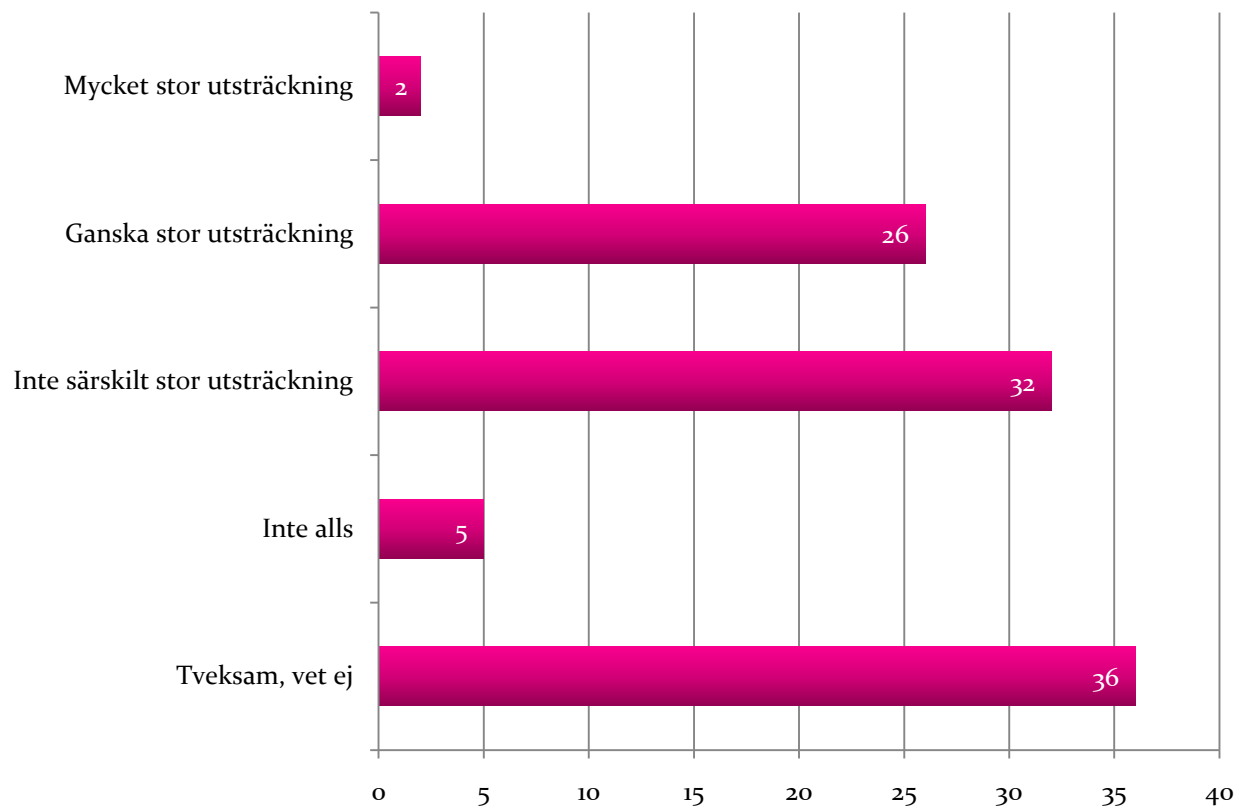
## Fråga 12

### Vilken är din allmänna inställning till flyget?



### Fråga 13

*I vilken utsträckning tycker du att LFV, d v s Luftfartsverket/Swedavia, tar miljöansvar?*

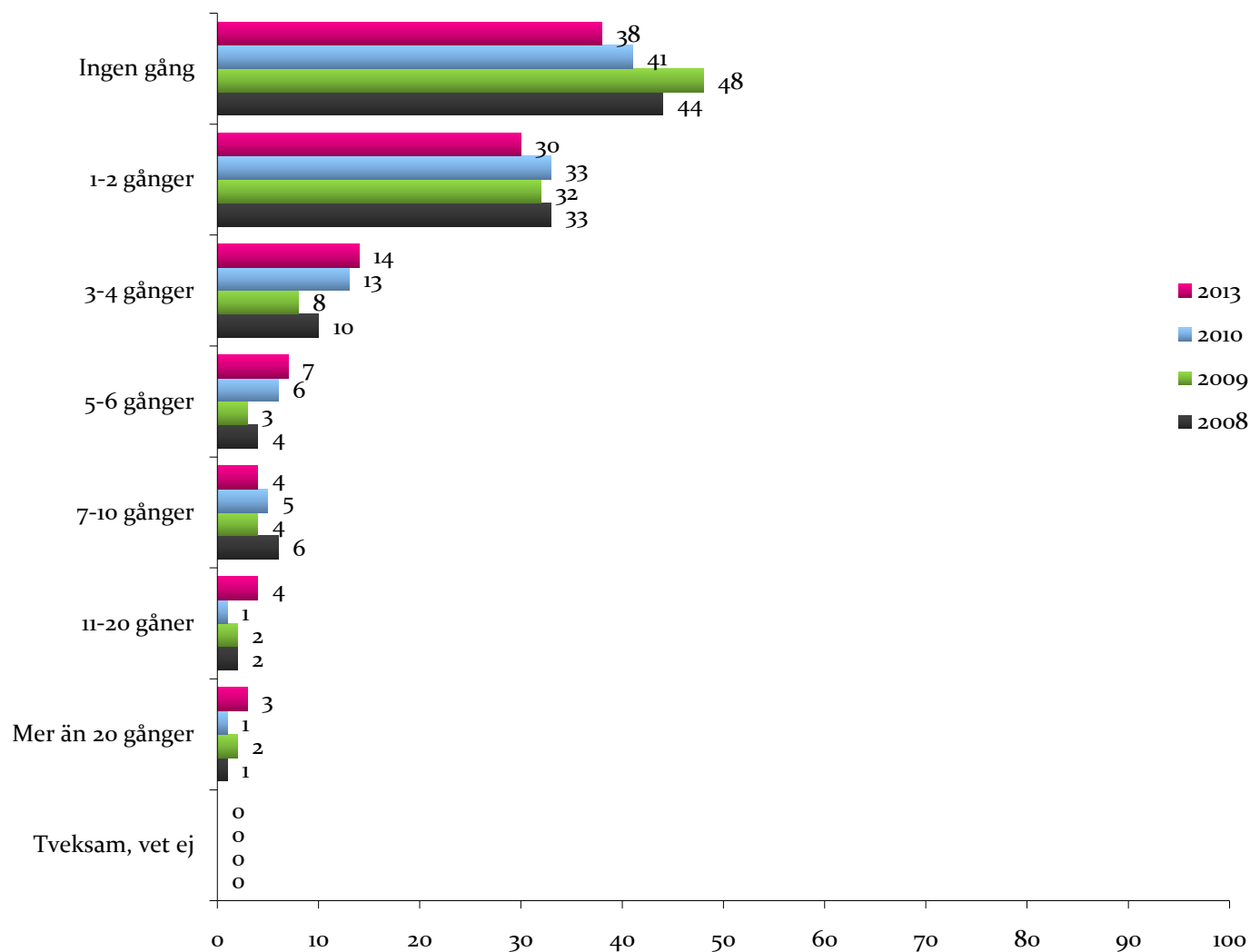


## Om resvanor – vem flyger och hur ofta?

- Av de tillfrågade hade 62% rest med flyg minst en gång under det senaste året, en i princip oförändrad siffra jämfört med mätningen för tre år sedan. Vanligast är, nu liksom tidigare, att man har rest en till fem gånger vilket 44% av alla respondenterna hade gjort denna gång. Mest har man, inte helt oväntat, flugit i åldrarna 30-64 år medan färre av de äldre gjort någon flygresa.
- Storstadsbor har i högre utsträckning än andra, i 74% av fallen, företagit minst en flygresa det senaste året. Här är också de som flyger frekvent, mer än 7 gånger det senaste året, fler än på andra håll i landet. Samma mönster ses beträffande högutbildade där fler reser och fler reser ofta än personer med lägre utbildning.
- Av de som flugit det senaste året har var tredje, 31%, gjort minst en av resorna i tjänsten. Män, storstadsbor och högutbildade är de som i högst utsträckning flyger i tjänsten. Av de som gjort tjänsteresor med flyg rapporterar drygt hälften (56%) att valet av trafikslag helt eller delvis bestämts av arbets- eller uppdragsgivares resepolicy.  
*Frågan är delvis omformulerad jämfört med tidigare mätningar varför diagrammet endast visar 2013 års resultat.*

## Fråga 14

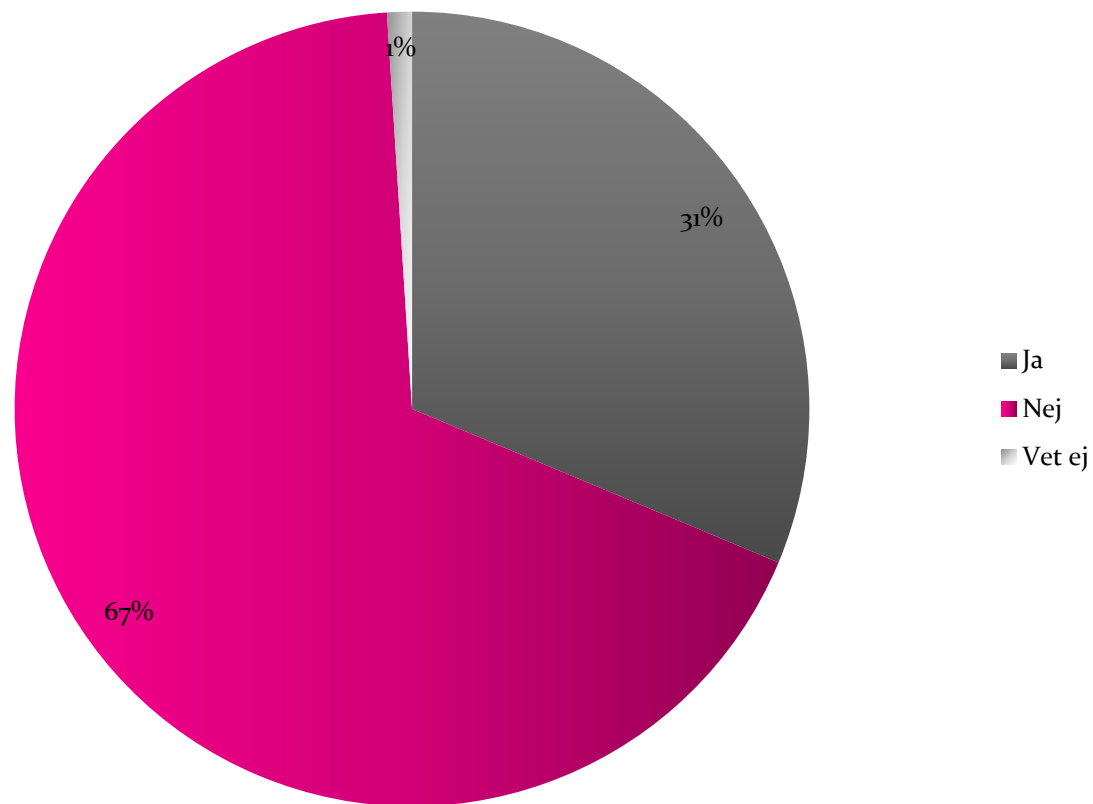
*Hur många gånger har du rest med flyg under det senaste året?*



## Fråga 17

*Har du rest med flyg i tjänsten under det senaste året?*

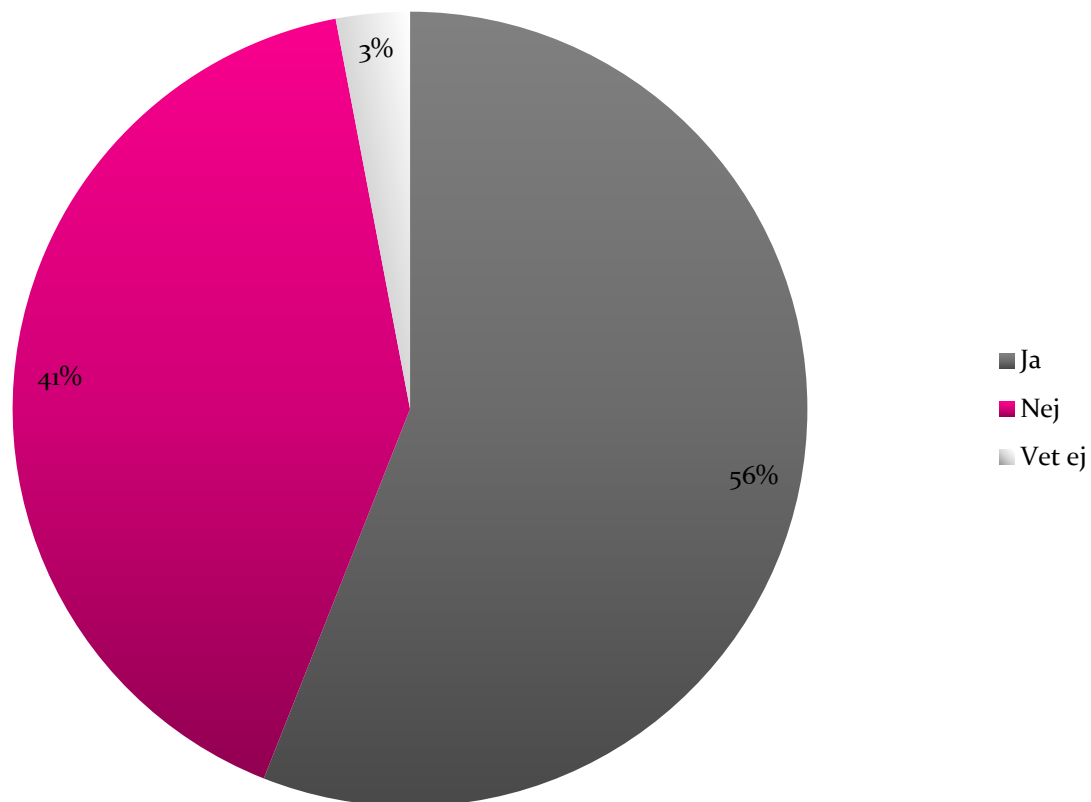
Bas: De som flugit minst en gång senaste året (605)



## Fråga 18

**Om du rest med flyg i tjänsten, har ditt val av trafikslag helt eller delvis bestämts av resepolicyn hos din arbetsplats eller dina uppdragsgivare?**

Bas: De som flugit minst en gång senaste året (605)





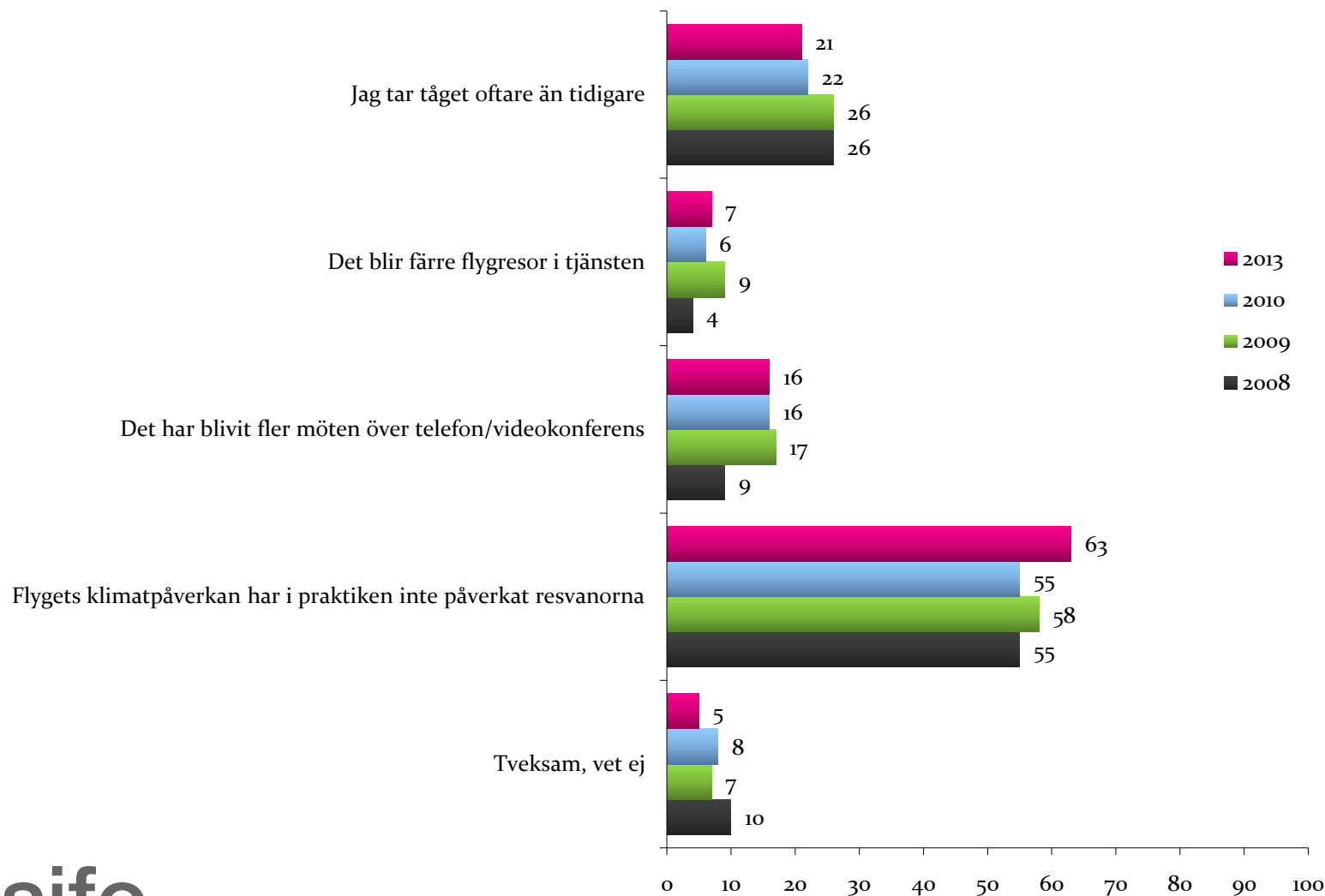
## Om resvanor – vad är viktigt och vad kan man ändra på?

- För de flesta av de som flugit under det senaste året, 63%, har inte flygets miljö- och klimatpåverkan haft någon faktisk inverkan på resvanorna. 2010 var denna siffra lägre; 55%. Män och personer över 64 år har förblivit särskilt opåverkade av flygets konsekvenser för miljön.
- Var femte person i undersökningen tar av miljö- och klimathänsyn tåget oftare än tidigare.
- 71% tror att de kommer att flyga lika mycket framöver som tidigare medan 26% tror att de kommer att resa mindre. Också här verkar män något mindre benägna än kvinnor att minska sitt flygande pga. dess miljöpåverkan.
- 59% anser att det är ganska eller mycket viktigt att kunna flyga utomlands på semestern.

## Fråga 15

### Hur påverkar flygets miljö- och klimatpåverkan ditt val av färdssätt?

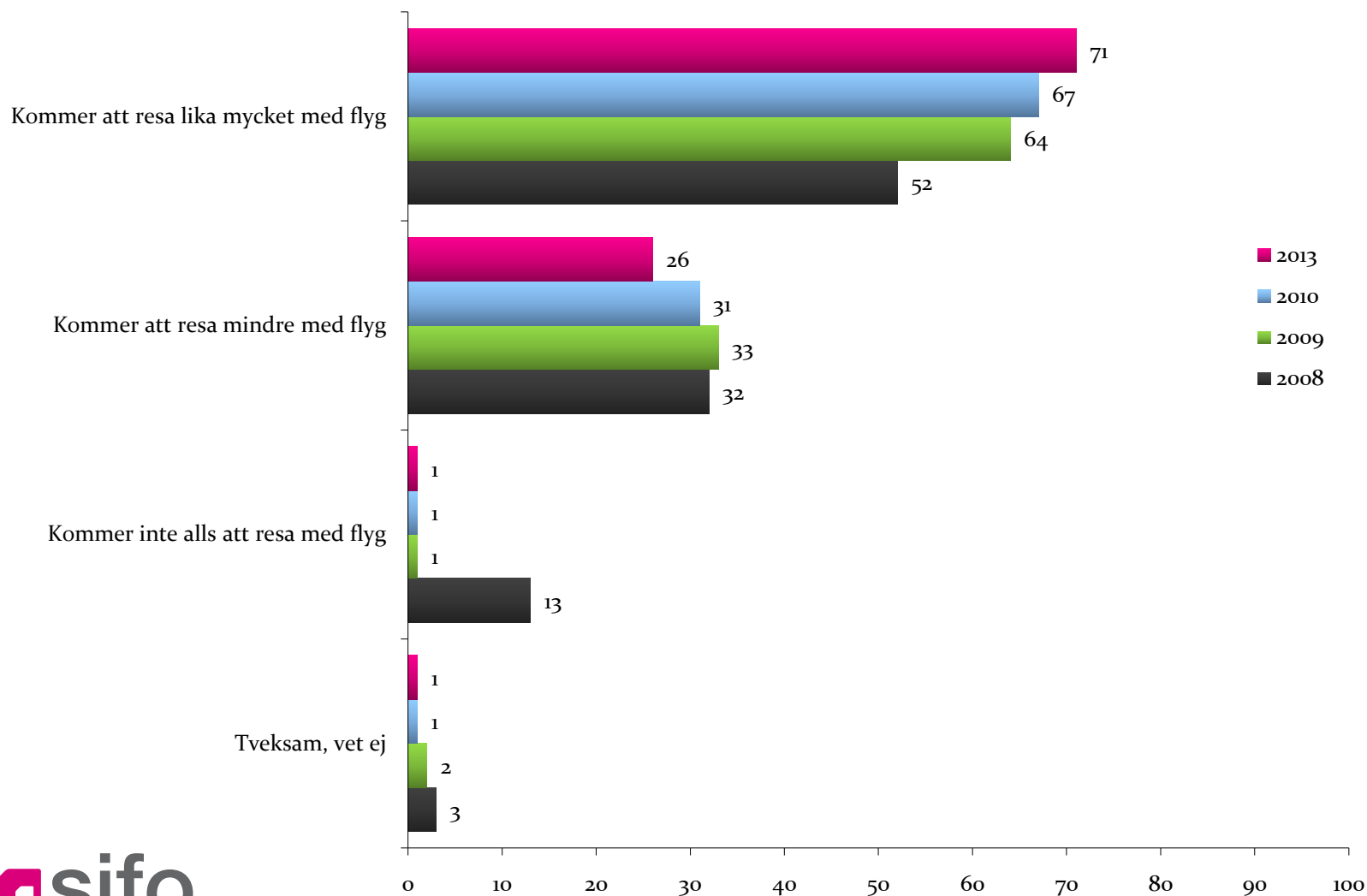
Bas: De som flugit minst en gång senaste året (605)



## Fråga 16

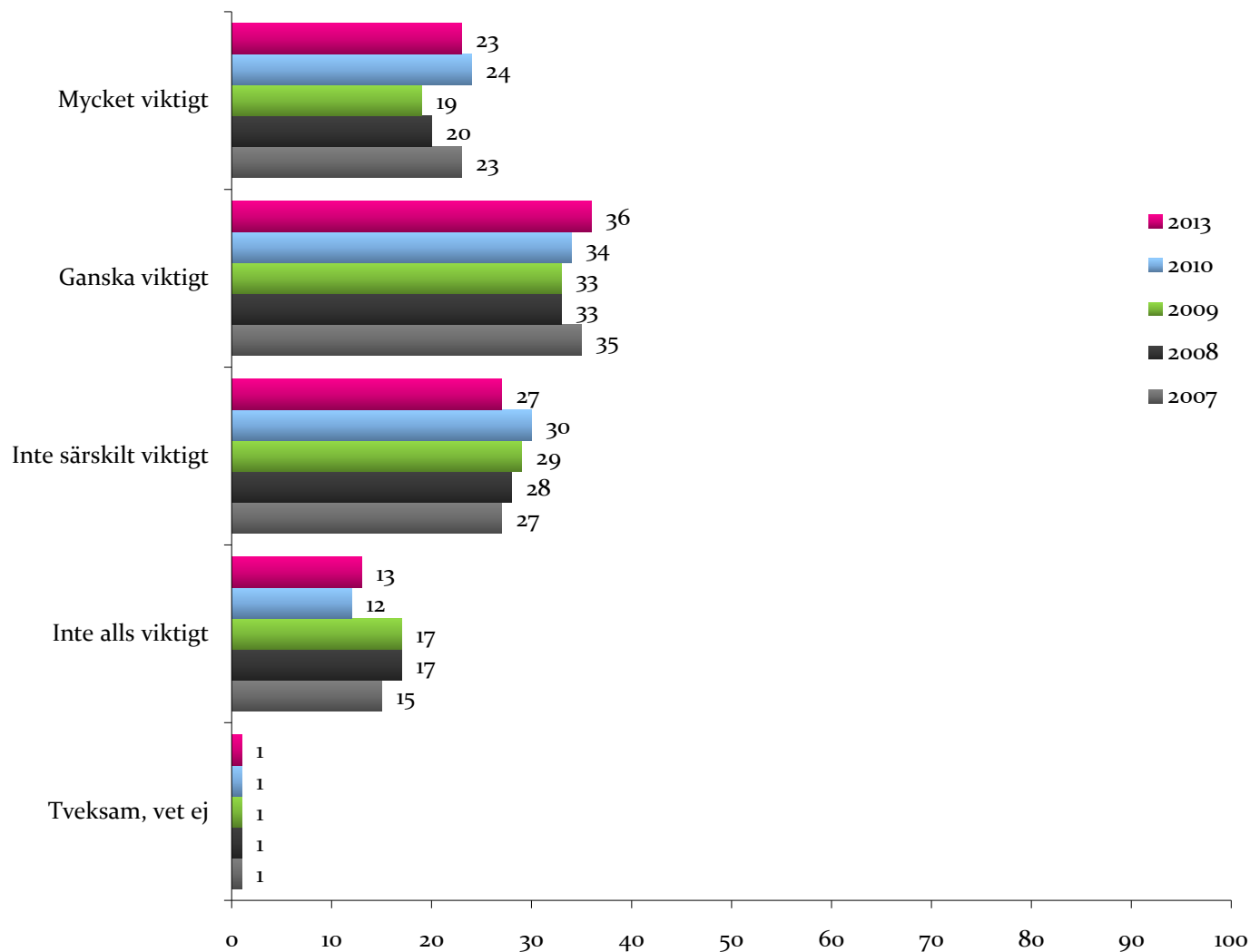
*I vilken utsträckning påverkar flygets miljö- och klimatpåverkan hur mycket du kommer att resa med flyg framöver?*

Bas: De som flugit minst en gång senaste året (605)



## Fråga 21

*Hur viktigt är det att kunna flyga utomlands på semestern?*

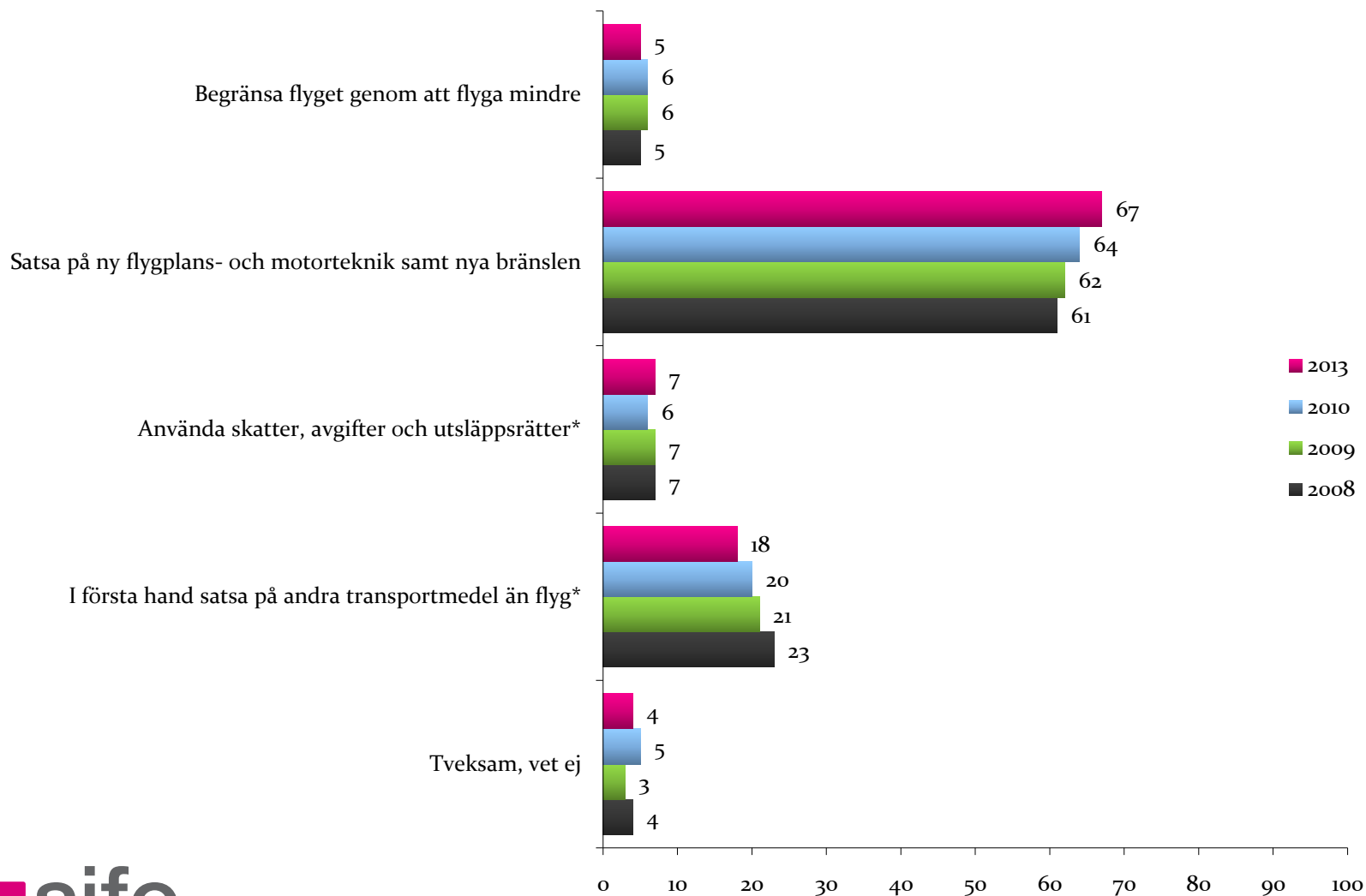


## Strategier för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

- Beträffande olika strategier för att minska flygets globala klimatpåverkan i form av utsläpp från fossila bränslen svarade 67% att satsningar på ny flygplans- och motorteknik samt nya bränslen är mest realistiskt. Siffran är den högsta sedan 2007. Andra alternativ är långt mindre populära, men på andra plats kommer satsningar på helt andra transportmedel, vilket 18% av de tillfrågade valde. Få anser att begränsningar sprungna ur att man helt enkelt flyger mindre och användandet av skatter, avgifter eller utsläppsrätter är de bästa lösningarna.
- På frågan om vilket ekonomiskt styrmedel som bäst kan minska flygets miljö- och klimatpåverkan väljer 41% alternativet att flygbolagen får betala för sina koldioxidutsläpp. 26% förespråkar istället individuell klimatkompensering vilket är färre än 2010 (32%).  
*Frågan har delvis andra svarsalternativ än tidigare varför diagrammet endast visar 2013 års resultat.*

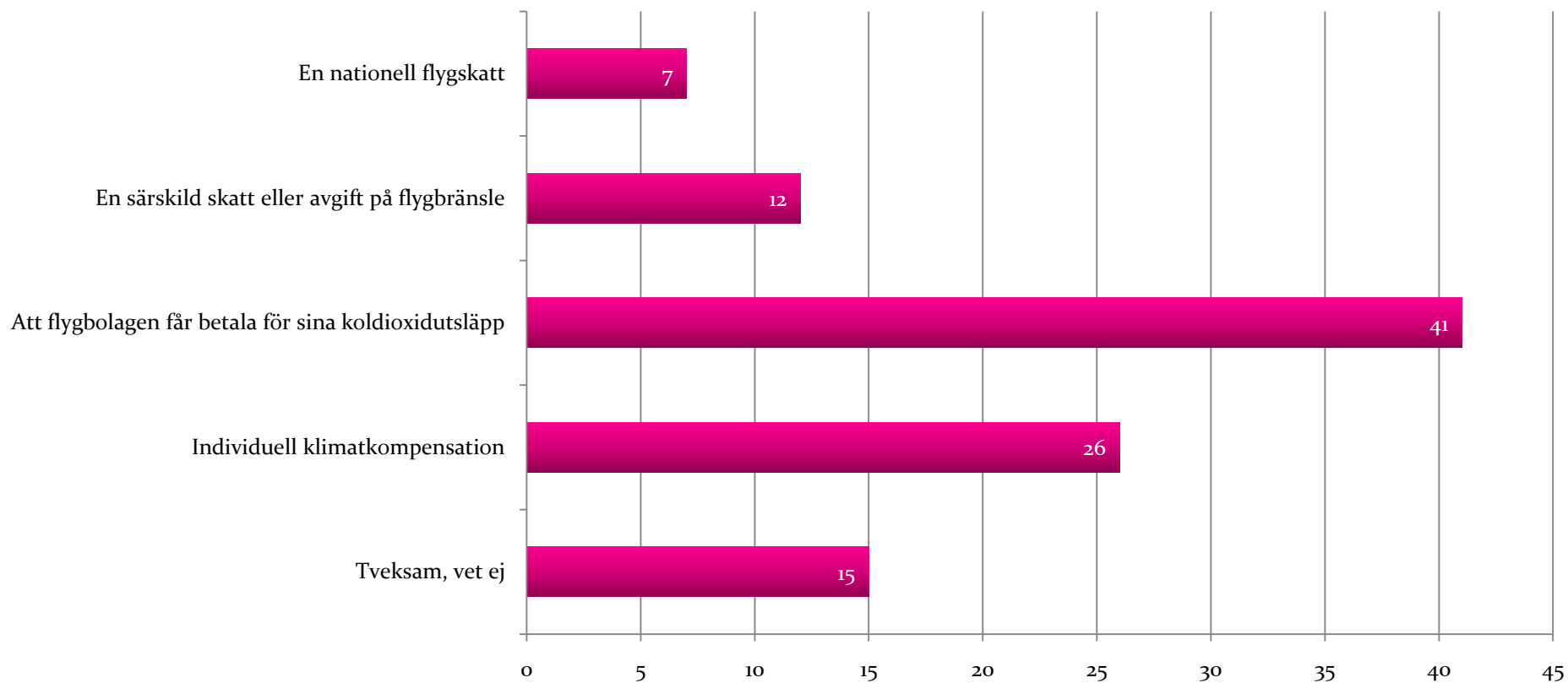
## Fråga 19

*Vilket tycker du är det mest realistiska sättet att minska flygets globala klimatpåverkan i form av utsläpp från fossila bränslen?*



## Fråga 20

*Vilket ekonomiskt styrmedel anser du är det bästa för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan?*



## Individuell klimatkompensering och koldioxidutsläpp

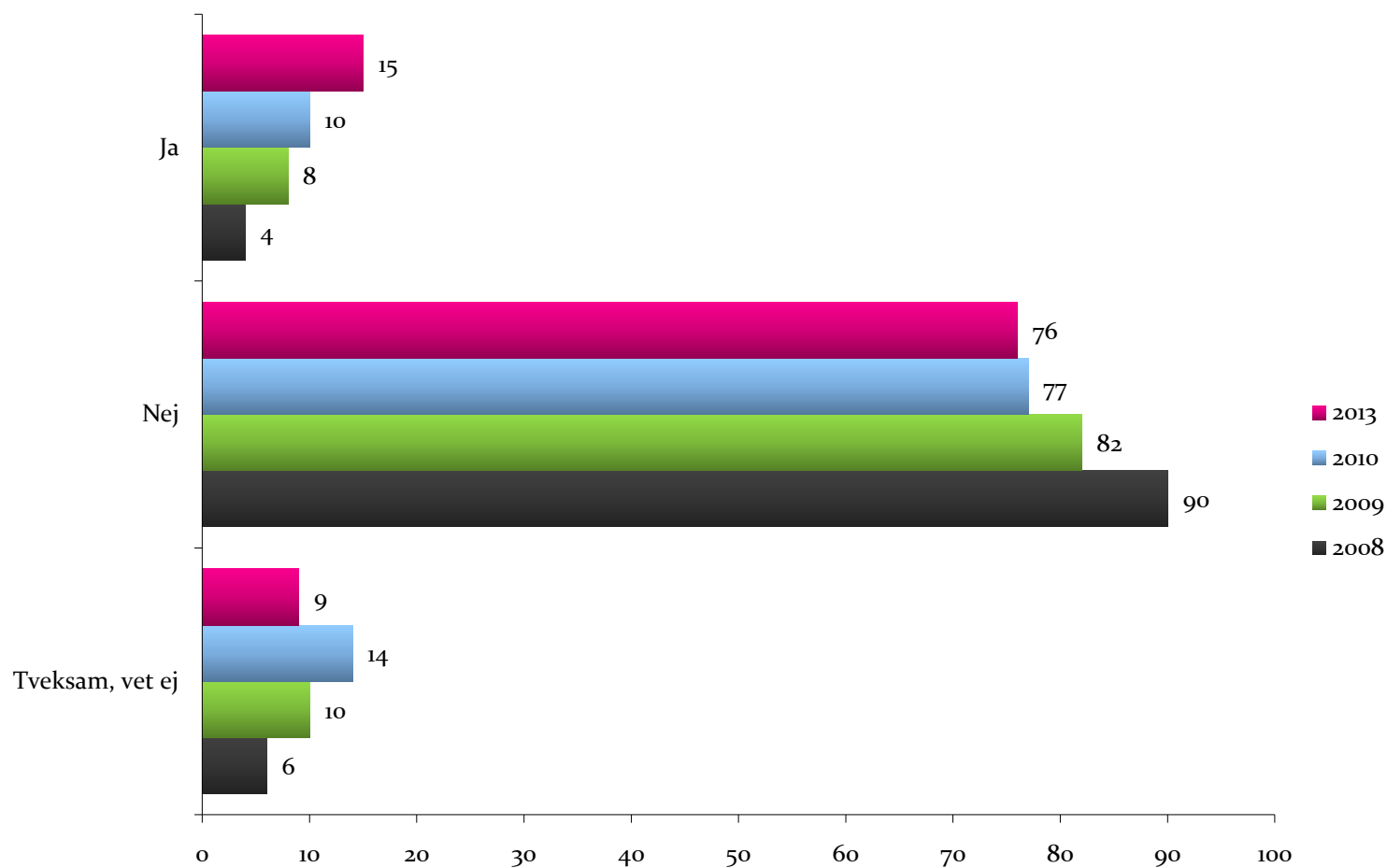
- Trenden är uppåtgående, men fortfarande är det en relativt liten del, 15%, av de tillfrågade som uppger att de klimatkompenserat för någon flygresor de gjort under det senaste året. Personer 50-64 år har varit flitigast vad klimatkompensering beträffar medan äldre kompenserat mer sällan. Av de som inte klimatkompenserat uppger varannan att man tycker att det är svårt eller inte vet hur det går till. 17% tvivlar på att pengarna skulle göra någon nytta medan få, 4%, avskräckts av priset.
- En mycket klar majoritet, 85%, tycker att kompensation för koldioxidutsläpp borde ingå i flygbiljetten. Endast var tionde respondent vill att beslutet att kompensera eller inte ska vara passagerarnas eget.
- Ungefär en femtedel av de tillfrågade (19%) tror att flyget står för mer än 20% av världens samlade koldioxidutsläpp. Ytterligare en femtedel tror att siffran ligger mellan 11 och 19%. Liksom vid föregående mätning tillskriver kvinnor generellt flyget en högre andel av koldioxidutsläppen än vad män gör.
- För första gången ställs i år frågan om huruvida resandet framöver måste minska för att klara klimatutmaningen. Två tredjedelar, 62%, anser att resandet behöver minskas medan 33% inte tycker det. Kvinnor tror oftare än män att resandet behöver minska (68 respektive 56%) och personer över 64 år tror mer sällan än yngre personer (57%) att en minskning behöver komma till stånd.



## Fråga 22

*Har du någon gång under 2013 klimatkompenserat för någon flygresa du har gjort, dvs betalat extra för att kompensera de koldioxidutsläpp som din resa förorsakar?*

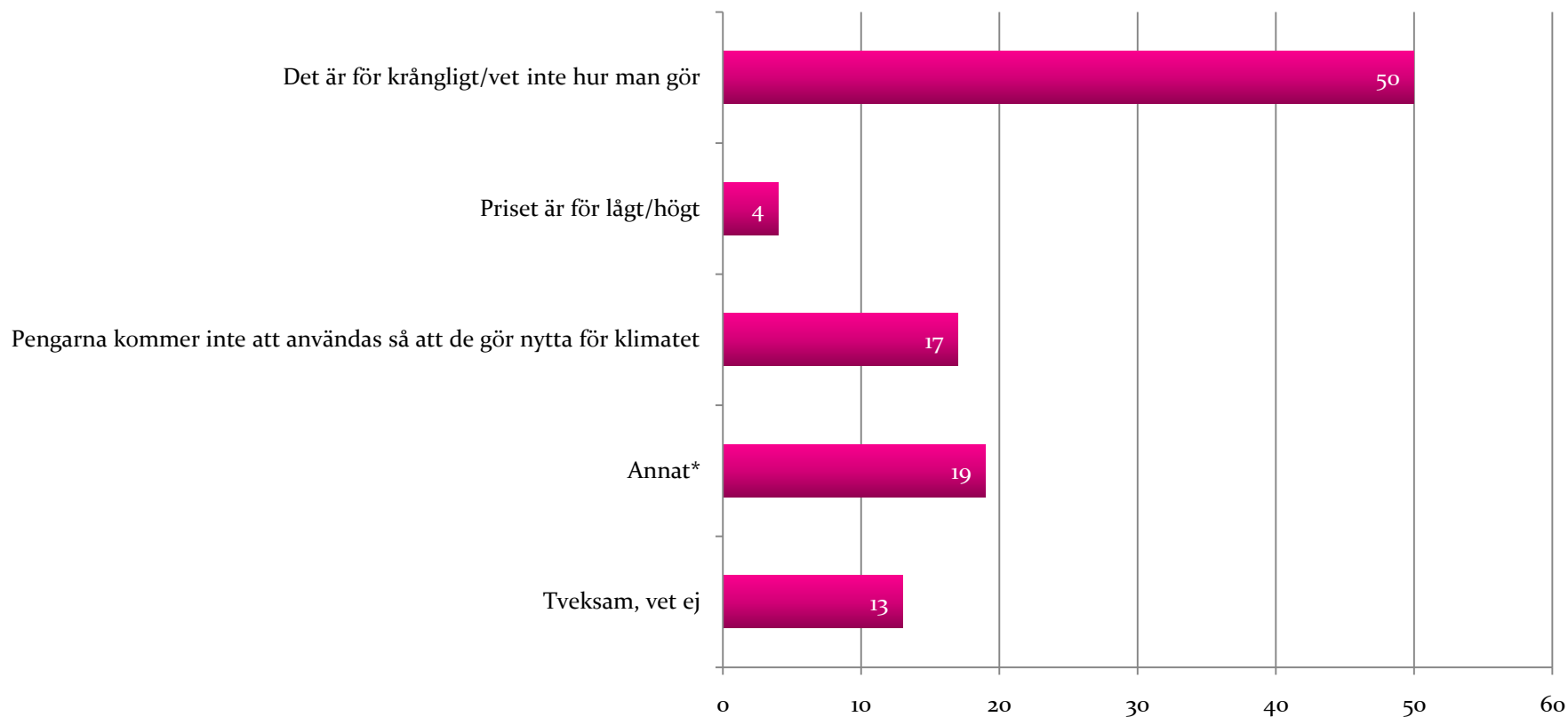
Bas: De som flugit senaste året(619)



## Fråga 23

### Varför har du inte klimatkompenserat?

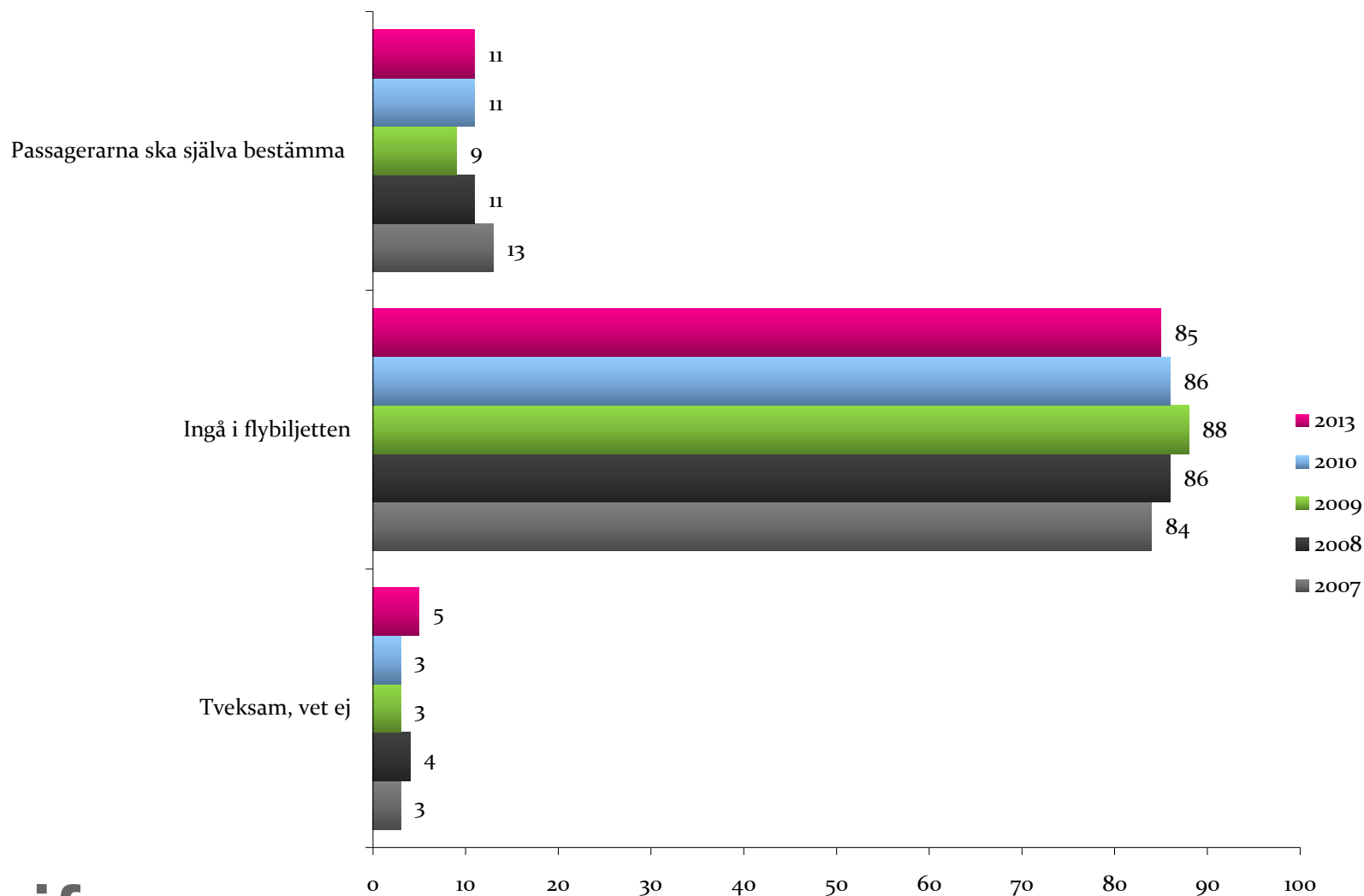
Bas: De som flugit men inte klimatkompenserat (467)



\* De vanligaste anledningarna som nämns är att man inte känt till att det var möjligt att klimatkompensera, att frågan inte aktualiserats samt att annan person ansvarat för betalning och/eller bokning av biljett.

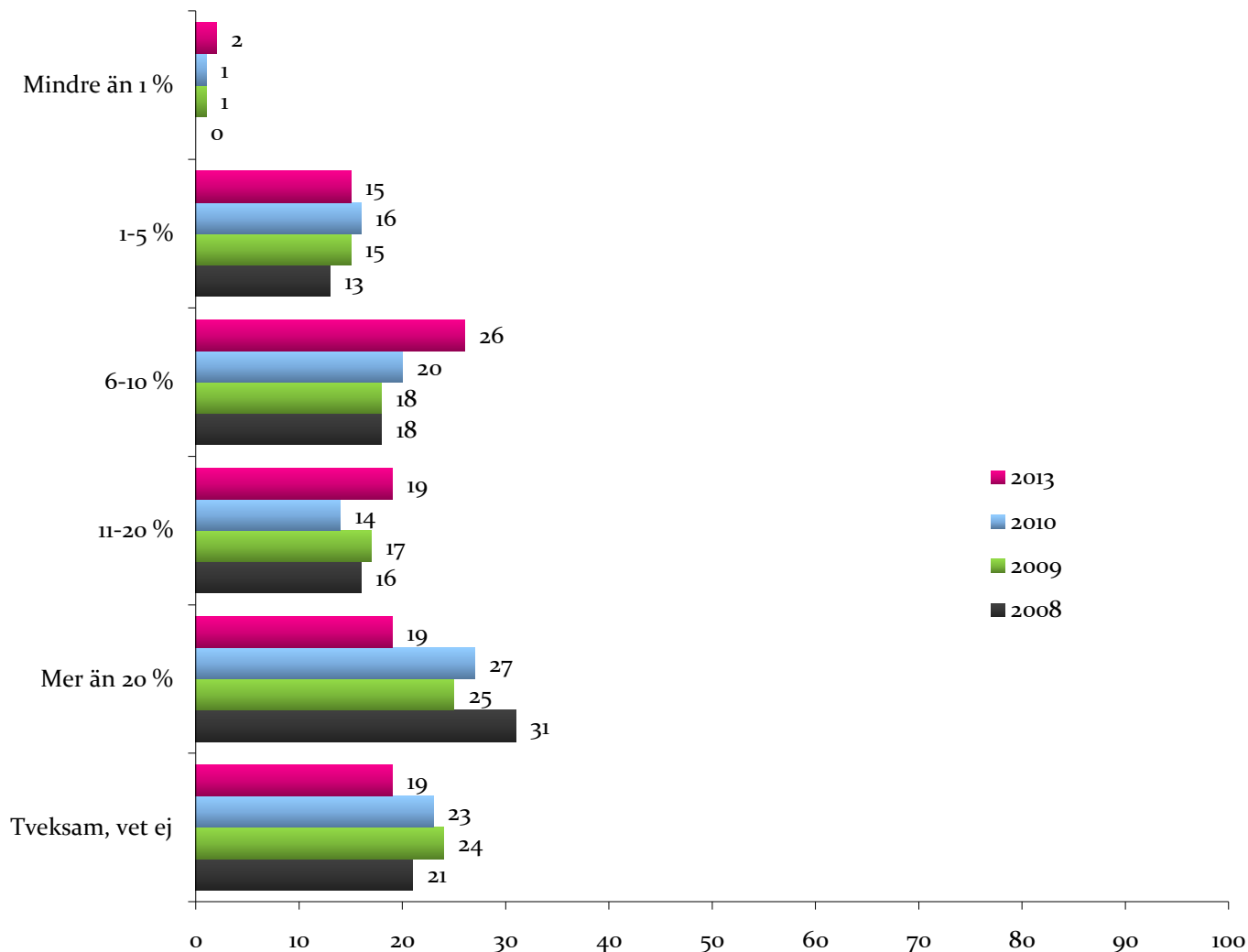
## Fråga 24

*Tycker du att det är passagerarna som själva ska bestämma om de vill kompensera för de koldioxidutsläpp som flygresan förorsakar, eller tycker du att det borde ingå i flygbiljetten?*



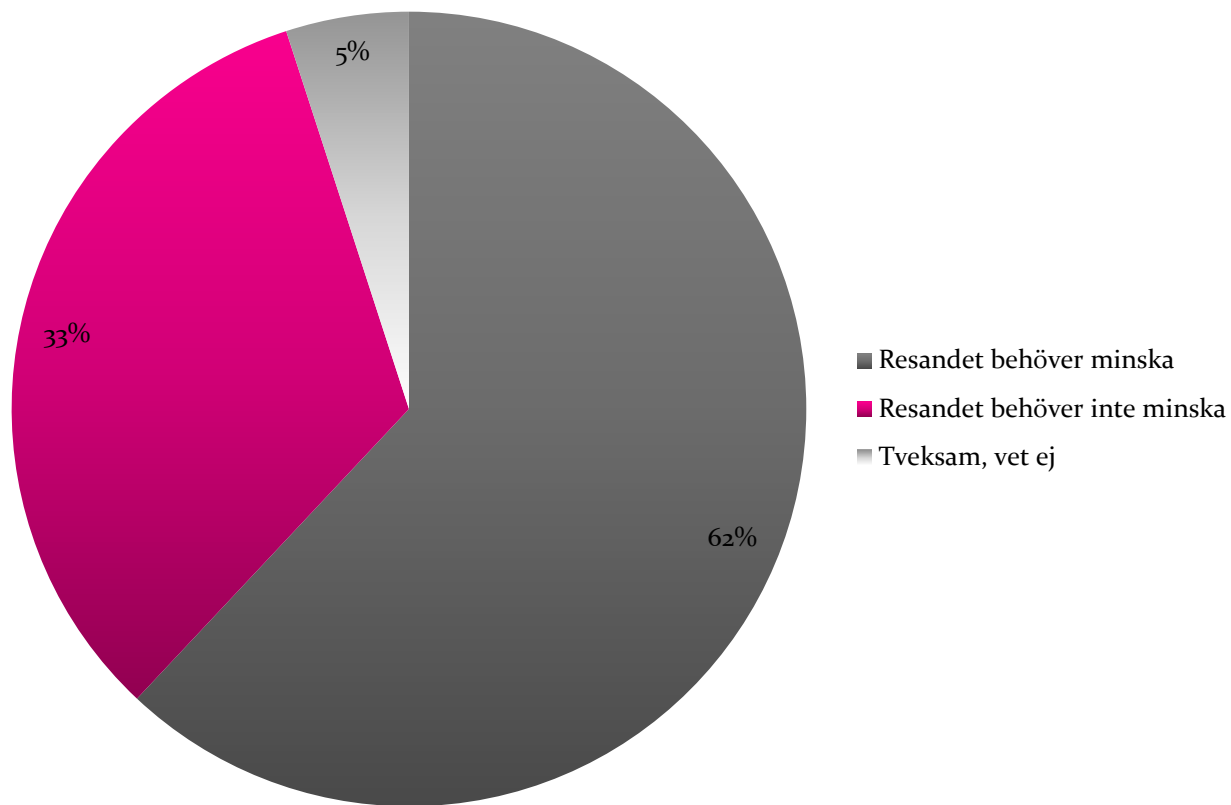
## Fråga 25

*Hur stor andel av världens totala utsläpp av koldioxid i procent tror du att flyget svarar för?*



## Fråga 26

*Anser du att resandet måste minska i framtiden för att kvara klimatutmaningen eller behöver man inte minska resandet?*



## Appendix

### Metodbeskrivning av Sifos telefonbuss (2/3)

- *Tabellernas uppbyggnad*

Tabellrapporten består av dataskrivna tabeller.

Tabeller betecknade "*procent vertikalt*" (anges i övre högra hörnet) innehåller procentberäkning kolumnvis. Siferraden "*vägt bastal*" visar de siffror på vilka de procenttal som står därunder är baserade. I vissa fall ändras bastalen för procentberäkning mitt i tabellsidan. Då har en ny bastalsrad, betecknad "*nytt bastal*", lagts in och de efterföljande procenttalen är baserade på dessa bastal. Bastal för procentberäkning anges alltid i absoluta tal.

Ett + eller ett - efter procenttal markerar statistiskt signifikant avvikelse inom gruppen.

Ibland kan smärre avvikelser uppstå vid avrundningar i procentberäkning och vägning. Om flera svar tillåts i en fråga, dvs. att respondenten fått avge mer än ett svar, summerar inte de olika svarsalternativens delsummor nödvändigtvis till 100 procent.

- *Poststratifiering*

Före framtagningen av tabellerna genomförs en sk poststratifiering. Den utjämnar fluktuationer i urvalet. Vägning har dels gjorts enligt hushållsstorlek, dels genom kombinationer av celler bildade av ålder, kön och yrkeskategori. Tabellerna redovisar bastal före och efter vägning. Procenttalen är alltid vägda.

## Appendix

### Metodbeskrivning av Sifos telefonbuss (1/3)

- *Fältarbete*

Sifos telefonbuss är en regelbunden telefonundersökning som genomförs med ett slumpmässigt urval av den vuxna (15 år och äldre) befolkningen. Intervjuerna görs från Sifos telefonintervjucentral i Ronneby.

- *Urval*

Urvalet är slumpmässigt i alla steg och riksomfattande. Om rätt person i hushållet inte anträffats har han eller hon ersatts av annan intervjuperson.

I det första steget är urvalet framtaget genom Sifos urvalsprogram för telefonundersökningar. I det andra steget väljs enligt en slumptabell den person i hushållet som skall intervjuas ut. Om den personen inte är hemma väljs i första hand annan intervjuperson i hushållet enligt slumptabellen, i andra hand en person i annat hushåll.

Sifo respekterar de utvaldas integritet och rätt att vägra på enstaka frågor eller att medverka i en intervju. De utvalda är anonyma för Sifo.

## Appendix

### Metodbeskrivning av Sifos telefonbuss (3/3)

- *Osäkerhetsmarginaler*

Vid analys av tabellmaterial från intervjuundersökningar gjorda med stickprov är det väsentligt att komma ihåg att de angivna procentsatserna är ungefärliga värden. Förekomsten av en felmarginal innebär att det är felaktigt att tro att siffrorna från ett stickprov är exakt desamma som skulle erhållits om hela befolkningen besvarat frågan.

Det som kallas felmarginal är egentligen en osäkerhetsmarginal. Smärre avvikelser ligger i alla procenttal i tabellerna och de är av något större storleksordning närmare mitten av procentskalan. Så exempelvis har ett "ja"-svar på 50% en något större osäkerhet än ett "ja"-svar på 10% eller 90%. Den osäkerhet som urvalsfel kan medföra beror också på bastalets storlek.

Med felmarginal för ett procenttal (p) menar vi här längden av ett halvt 95%-igt konfidensintervall för procenttalet. Ett 95%-igt konfidensintervall skall tolkas så att sannolikheten är att i 95 fall av 100 ligger resultatet inom felmarginalen.

I tabellen anges felmarginaler för skattningar av procenttal i storleksordningarna 50%, 30% och 10%.

p%	n=1000	n=750	n=500
50	3,1%	3,6%	4,4%
30 (eller 70)	2,8	3,3	4,0
10 (eller 90)	1,9	2,1	2,6

Som alltid i stickprovsundersökningar bör man komma ihåg att siffrorna är närmevärden, inte exakta.



## Appendix

### Publiceringsregler (1/2)

- Rapport som innehåller resultaten från en undersökning utförd av TNS Sifo på klientens uppdrag är klientens egendom. Copyrighten tillfaller TNS Sifo om ej annat överenskommit.
- Om annat ej skriftligen överenskommit förblir frågeformulär, data och annat material till samtliga undersökningar TNS Sifos egendom.
- TNS Sifo skall ge sitt skriftliga samtycke till publicering av undersökningsresultat till allmänheten. Samtycke lämnas rutinmässigt om ej särskilda motskäl finns. I TNS Sifos intresse ligger att förhindra felaktigheter i faktaredovisningen och missledande tolkningar av undersökningsresultaten. Om en klient publicerar missvisande siffror eller gör ett missvisande urval av undersökningsresultat, förbehåller sig TNS Sifo rätten att publicera korrekta och kompletterande delar av samma undersökning för att redovisa en mer rättvisande och avvägd tolkning.

## Appendix

### Publiceringsregler (2/2)

- Följande information skall alltid medtas i all publicering till allmänheten:
  - Frågornas exakta lydelse
  - Den intervjuform som använts i undersökningen; t ex telefonintervjuer, besöksintervjuer eller postala enkäter
  - Undersökningspopulation, t ex intervjupersonernas ålder
  - Antal intervjupersoner
  - Tiden för fältarbetet
  - Urvalsmetod om annan metod än en som är slumpmässig i alla steg använts
  
- Undersökningsresultat som publiceras till allmänheten skall normalt ej vara baserade på mindre än 1.000 intervjuer.
  
- När en klient publicerar resultat från en Sifo-undersökning skall den information som ges i första hand gälla klientens egna produkter och/eller tjänster. Information om undersökningsresultatet rörande konkurrenters produkter och tjänster kan innefattas men skall komma i andra hand vid presentationen.

*Undantag och variationer i dessa regler tillåts då särskilda skäl föreligger och beviljas av TNS Sifo. För att gälla skall sådana undantag och ändringar lämnas skriftligen.*