

Sammendrag:

Reisevaner på rutefly 1992-1998

Om undersøkelsen

Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 skal supplere Luftfartsverkets løpende passasjerstatistikk med data om flypassasjerene og deres reisevaner. Slik kunnskap er nyttig for Luftfartsverket selv, for flyselskapene og for alle som er opptatt av utviklingen i norsk luftfart. Undersøkelsen omfatter i prinsippet all ruteflyging i Norge og mellom Norge og utlandet. Datainnsamlingen foregikk i seks forskjellige uker i løpet av perioden 1.september 1997- 31.august 1998. Det ble samlet inn 40 648 utfylte spørreskjema på innenlandsrutene og 30 240 skjema på rutene til utlandet. Dette er dermed den største og mest representative reisevaneundersøkelsen på fly som er gjennomført her i landet. Praktisk talt alle selskaper både på innland og utland er representert i undersøkelsen. Svarprosenten er beregnet til 55. Datamaterialet er blåst opp slik at det tilsvarer trafikken i 12-månedersperioden fra september 1997 til august 1998.

Generell oversikt

Det ble i 1998 foretatt nesten 9,5 millioner enkeltreiser innenlands med rutefly og 5,9 millioner reiser til og fra utlandet. Dette innebærer en meget sterk vekst i trafikken i forhold til nivået ved forrige reisevaneundersøkelse i 1992. Veksten i trafikken til og fra utlandet har vært særlig høy, nesten 70 prosent i perioden, mens tilsvarende vekst for innenlandstrafikken var 47 prosent. Da samlet volumvekst for BNP i perioden var 26 prosent og for konsum i private husholdninger 25 prosent, betyr dette at veksten i flytrafikken har vært om lag dobbelt så stor som den økonomiske veksten.

Rammevilkårene for norsk luftfart er vesentlig endret siden 1992. Fra å være et marked med streng kontroll og regulering på begynnelsen av 1990-tallet, er det i dag full frihet i lufta innenfor EUs avtaleområde. Dette har blant annet ført til økt konkurranse, og flere tar nå del i luftfarten. Flyet er i dag det viktigste transportmiddel på lange reiser i Norge og mellom Norge og utlandet. Mer enn hver tredje lange reise (over 300 km) innenlands går nå med fly. Når det gjelder reiser til og fra utlandet, er flyets posisjon enda sterkere sammenlignet med de øvrige transportmidler. Siden 1980 har antall flyreiser mellom Norge og utlandet blitt tredoblet.

Reiseomfang og reisefrekvenser

Befolkningen i Norge foretok i 1998 i gjennomsnitt to enkeltreiser med fly innenlands, altså en tur/retur-reise i året. Reisefrekvensen har økt kraftig de siste 10

år, i 1987 var den 1,2. Det er store variasjoner mellom landsdeler og fylker når det gjelder reisefrekvens med fly innenlands. Mest reiser de som bor i Nord-Norge, mens de som er bosatt på Østlandet reiser minst.

Med kundegrunnlaget mener vi i denne rapporten alle personer som har foretatt minst en flyreise i løpet av ett år. På reiser innenlands dreide dette seg i 1998 om 1,17 millioner mennesker. Hver av disse foretok i gjennomsnitt fire tur/retur-reiser. Drøyt 40 prosent av dem reiste bare en gang i løpet av året, mens 50 000 personer (4%) foretok mer enn 30 enkeltreiser. Denne gruppen "frequent fliers" sto for hver fjerde flyreise innenlands.

Den norske befolkningen foretok i gjennomsnitt 0,4 tur/retur-reiser med fly til utlandet i løpet av 1998. Dette innebærer en økning på nesten 80 prosent i forhold til 1992. Kundegrunnlaget på utenlandsrutene var på 1,4 millioner personer, nokså jevnt fordelt på nordmenn og bosatte i utlandet. Tilsvarende tall i 1992 var 0,8 millioner, så her har det altså vært en sterk vekst. Med andre ord har det blitt langt mer vanlig å foreta reiser med rutefly til utlandet. 60 prosent av utenlandsreisene foretas nå av nordmenn, 40 prosent av bosatte i utlandet.

36 prosent av flyreisene både innenlands og utenlands foretas av kvinner. Kvinneandelen har steget jevnt siden begynnelsen av 1980-tallet, da den var 25 prosent. Mannsdominansen er størst for de arbeidsbetingede reisene, mens kvinnene er i flertall på private reiser. Halvparten av alle flyreiser foretas av personer i aldersgruppen 30-50 år.

Reiseformål og andre kjennetegn ved reisen

Flytrafikken generelt bærer preg av et relativt klart skille mellom to delmarkeder: Det ene delmarkedet består av reiser som foretas i samband med arbeidet, her kalt yrkesreiser, og reiser som foretas til og fra arbeidet. Slike reiser betales som regel av arbeidsgiver eller eget firma. I denne rapporten kaller vi dette *arbeidsbetingede reiser*. Det andre delmarkedet består av de øvrige reiser, som vi her kaller *private reiser*. På innenlandsrutene har andelen yrkesreiser sunket de 10-15 siste år, mens pendlerreiser og private reiser har økt, se tabell 1. Det samme gjelder for reiser mellom Norge og utlandet, men her har det vært små forandringer de siste fem-seks årene.

Tabell 1: Reiser med rutefly etter hovedformål. 1986/1987, 1992 og 1998. Prosent.

Formål	1986/1987		1992		1998	
	Innland	Utland	Innland	Utland	Innland	Utland
I alt	100	100	100	100	100	100
Yrkesreiser	56	65	53	57	49	56
Reise til/fra arbeid	8	4	9	3	12	4
Private reiser	36	31	38	40	39	40

En betydelig del av flyreisene innenlands foregår med utreise og hjemreise på samme dag, altså uten overnatting. Særlig gjelder dette yrkesreisene, der mer enn hver fjerde reise nå er en dagsreise. De øvrige reisene varer i gjennomsnitt en uke, tre netters opphold for yrkesreisende og sju netters opphold for de private reisene. Både andelen dagsreiser og reisens varighet har økt jevnt siden 1982. For

utenlandsrutene er gjennomsnittlig oppholdstid ni netter. Her har reisens varighet ikke økt de siste ti årene.

Halvparten av reisene innenlands betales av arbeidsgiver. Av disse oppgir 70 prosent at de har privat arbeidsgiver, 30 prosent offentlig arbeidsgiver. Fire prosent betaler sin reise selv i egenskap av at de er selvstendig næringsdrivende og ytterligere fem prosent får reisen betalt av en oppdragsgiver eller kunde. Dermed er det 60 prosent av reisene innenlands som betales som ledd i et arbeidsforhold, mens en tredjedel av reisene betales av den reisende eller dennes familie og syv prosent av trygde-/sosialkontoret, en idretts-/kulturorganisasjon eller andre. Det samme mønsteret ser vi i grove trekk på utenlandsrutene.

Hvem som betaler reisen er med på å avgjøre hvilken type billett som benyttes. Innenlands foregår nå tre av fire arbeidsbetingede reiser til normalpris, eventuelt med en mindre rabatt. Den siste fjerdedelen skjer til rabattpris. Av de private reisene er det litt over 20 prosent som nå foregår til normalpris. Tendensen over tid går mot at de private arbeidsgiverne betaler en mindre andel av flybillettene enn tidligere, mens flypassasjerene selv betaler en større andel. Utenlands blir det stadig færre som reiser på business klasse. I 1986 satt to av tre reisende foran gardinen, mens tilsvarende andel tolv år senere er 32 prosent. Det har med andre ord vært en halvering av andelen business passasjerer i perioden. Utviklingen mot økt rabatteringsgrad er dermed langt sterkere i utenlandsmarkedet enn på innland.

Det mest brukte transportmiddel til og fra lufthavnen er taxi, nesten hver fjerde flypassasjer velger dette. Hver sjettede passasjer tar flybussen. For øvrig er det hele 22 prosent som blir kjørt til eller hentet på lufthavnen av venner, familie, kollegaer o s v. 14 prosent bruker egen bil som de parkerer ved lufthavnen. Rutebuss, tog, ferge og leiebil har relativt små andeler.

Flyselskapenes bonusordninger har vært omdiskutert. To av tre passasjerer på reise i Norge har bonuskort i ett eller flere selskaper, og en tredjedel av disse mener at bonuskortet har påvirket deres valg av flyselskap. Fire av fem som reiser i arbeid har bonuskort, mens tilsvarende andel blant de fritidsreisende er 50 prosent. På utenlandsrutene er omfanget av bonuskort mindre, og det er også færre som lar bonuskortet avgjøre valg av flyselskap. Halvparten av dem som reiser på arbeidsbetingede reiser der det er flere selskaper som flyr, bestemmer selv sitt reiseopplegg.

Som for seks år siden er København den viktigste destinasjonen for utenlandstrafikken, med 26 prosent av alle flyreiser til utlandet. Kastrup er knutepunktet for SAS's internasjonale flyvninger, nesten to tredjedeler av passasjerene dit flyr videre til andre destinasjoner. London er den nest største destinasjonen, og er samtidig knutepunkt for British Airways. Andre viktige utenlandske destinasjoner er Stockholm, Amsterdam, Paris og Frankfurt. Ser vi på utviklingen de siste årene, har både København og London tapt noe av sin posisjon, mens Amsterdam og Frankfurt har økt sine andeler. Dette har sammenheng med henholdsvis Braathens samarbeide med KLM og SAS's samarbeide med Lufthansa.

Mer om arbeidsbetingede reiser

Selv om andelen arbeidsbetingede reiser har gått litt ned på 1990-tallet, er disse reisene fortsatt bærebjelken for flytrafikken. Dette markedet domineres av det

private næringsliv som står bak mer enn to tredjedeler av alle arbeidsbetingede reiser med fly innenlands, mens offentlig ansatte utgjør om lag 25 prosent og andre grupper (studenter, pensjonister o a som oppgir å være på en arbeidsreise) fem prosent. Ansatte innen det offentlige foretok i 1998 drøyt 50 prosent flere reiser enn i 1992, mens økningen innen privat sektor var på 35 prosent i samme periode. Det offentlige har med andre ord fått økt betydning for luftfarten.

Det er interessant å merke seg at strukturen i det offentliges og det privates reisevirksomhet er vidt forskjellig. Mens mer enn halvparten av reisene som foretas av offentlig sektor er knyttet til kurs og konferanser, er næringslivets reiser jevnere fordelt mellom kurs/konferanser, salg/innkjøp og bistand av ulikt slag. Felles for begge grupper er imidlertid at ledere, og i særdeleshet toppledere, er sterkt overrepresentert blant flypassasjerene.

1,3 millioner reiser på innenlandsrutene er tilknyttet olje-/gassvirksomheten, dette innebærer nesten hver fjerde innenlandske, arbeidsbetingede reise med fly. 37 prosent av disse reisene gjelder reise til eller fra arbeidsplass. Lufthavner som har spesielt høy andel oljerelatert trafikk er Stord, Skien, Kristiansund, Stavanger, Sandefjord, Florø og Haugesund. Ruten mellom Stavanger og Bergen er mest avhengig av oljerelaterte reiser, her er hver tredje reise knyttet til olje-/gassvirksomhet.