

## Sammendrag

# Velferdsverdien av private flyreiser til utlandet



TØI rapport 1634/2018

Forfattere: Eivind Farstad, Jan Vidar Haukeland, Knut Veisten og Jon Martin Denstadli  
Oslo 2018 57 sider

- *Ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet gjennomføres primært for å ha samvær med venner og familie, oppleve noe nytt eller nye steder, slappe av og lade batteriene, komme bort fra hverdagen, og oppleve varmere, mer solrikt klima enn hjemme.*
- *Mange synes det er relativt rimelig å fly, og en stor andel uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene. Om lag tre av ti ville likevel ha reist om reisen ble dobbelt så dyr. Om lag halvparten kan godta økte avgifter, og de fleste av disse er for en øremerking av eventuelle avgifter til klimaformål.*
- *Relativt få mener at opplysninger om klimaeffekter av flyreisene vil påvirke beslutningen om å reise, og få mener at det de eventuelt gjør av klimatiltak i det daglige veier opp for effektene av å fly.*

Denne rapporten presenterer resultatene fra en online spørreundersøkelse om nordmenns ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet. Prosjektet er utført av Transportøkonomisk institutt høsten 2017 på oppdrag av Avinor. Etter gjennomføring av et fokusgruppeintervju, ble det rekruttert respondenter fra et landsrepresentativt internettpanel administrert av Norstat, som ga 1220 komplette svar fra personer som hadde foretatt minst én ferie- eller fritidsreise med fly utenlands siste 12 måneder som de hadde betalt for selv.

Velferdsverdien av slike ferie- og fritidsreiser med fly til utlandet ble belyst med ulike spørsmål om reisemotiver, viktighet av reisen, og om villigheten til å betale økte priser på flyreiser. Videre er de flyreisende spurt om å vurdere miljø-/klimaeffektene av reisene sine, om eventuell kompenserende miljøatferd og reisemønsteret over tid, og vurdere ulike prisøkninger og klimarelaterte avgiftsalternativer.

Private flyreiser til utlandet har økt betydelig de senere årene (jf. Thune-Larsen og Farstad, 2016). Velferdsverdien av utenlandsreisene er i utgangspunktet manifestert ved selve reiseaktiviteten – det at folk i økende grad er villige til å bruke fritid og ressurser på denne reiseaktiviteten. Undersøkelsen viser at ferie- og avslapningsmotivet er det dominerende, at det er en betydelig sosial komponent i de private flyreisene, og at en også har et betydelig innslag av det som kan kalles «dannelse/reisemotiv». De lengre (interkontinentale) reisene oppnår gjennomgående høyere viktighetsscore enn reiser innen Europa, men de absolutte forskjellene er små.

Over halvparten mente at informasjon om klimaeffekter ville ha liten betydning for reiseaktiviteten, mens ca. en femtedel mente det kunne ha en stor betydning. Over 40 prosent mente at miljøbesparende handlinger de gjør i det daglige i liten grad kunne veie opp for reisenes miljøeffekter, mens ca. én av fire mente at det i stor grad kunne dette.

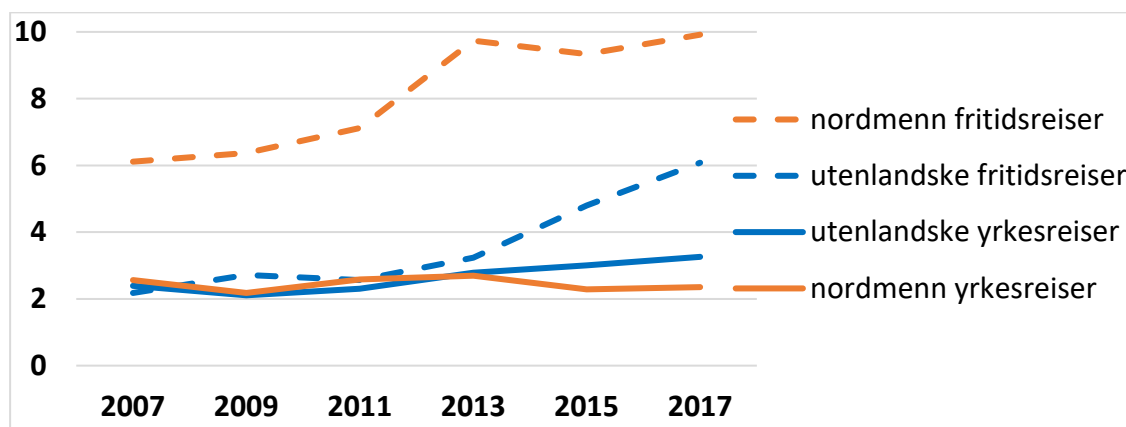
Om lag halvparten kan godta økte avgifter på flyreiser, og hovedtyngden er for en øremerking til klimaformål. Bare én av ti mener at en avgift uten øremerking er best. En stor andel uttrykker villighet til å betale relativt mye mer for flyreisene. Halvparten sier ja til ca. 25 prosents prisøkning, eller til ca. 400-500 kr økning per flybillett tur-retur. Alternative avgiftsutførelser har relativt begrenset effekt på villigheten til å betale mer, i utvalget samlet sett. Men de som har foretatt de dyreste reisene, er klart mer positive til en avstandsavhengig avgift, hvor de som har reist lengst betaler mer.



Folk synes det er relativt rimelig å fly, og halvparten er villig til å betale om lag 25 prosent mer for flybilletten.

## Flyreisene og de reisende

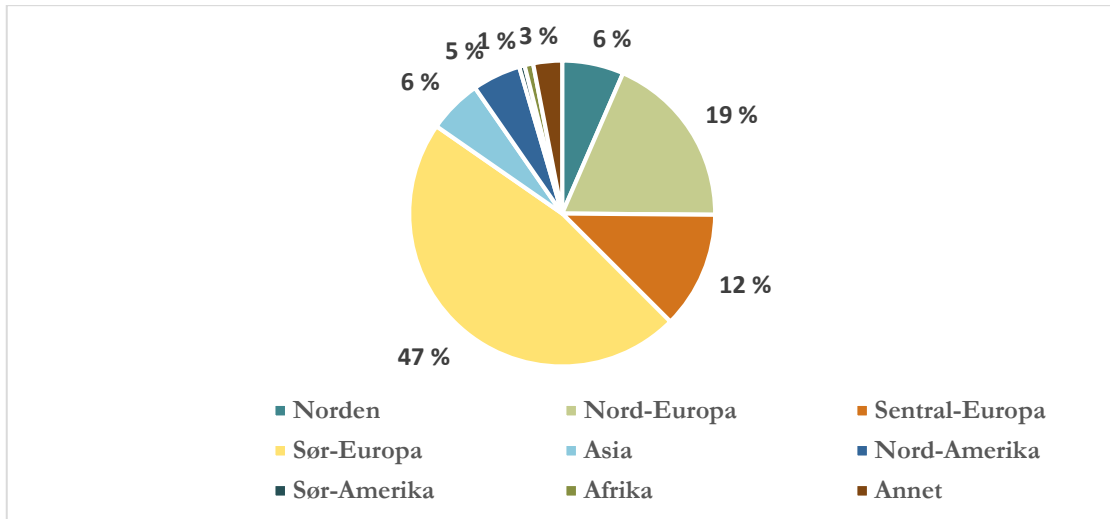
Tall fra Avinor viser at omfanget av den norske ferie- og fritidstrafikken ligger på nærmere 10 millioner reiser til/fra norske lufthavner per år, og er rundt fire ganger større enn nordmenns yrkesrelaterte flytrafikk til/fra Norge (figur A).



Kilde: Avinor

Figur A: Antall passasjerer fordelt på marked, 2007-2017. Millioner passasjerer.

De fleste av flyreisene til utvalget fra internettpanelet gikk til europeiske land; nesten halvparten er rettet mot destinasjoner i Sør-Europa (figur B). Nord-Europa (utenom Norden) og Sentral-Europa er også populære reisemål. Reiser til Nord-Amerika og Asia er dominerende blant de private interkontinentale flyreisene.



Figur B: Reisemålsområde for den sist foretatte reisen med fly utenlands. Prosentandel av reisene.

Oppgitt anslått pris for flybilletten for hele reisefølget var om lag 8800 kroner i gjennomsnitt, og median 5600 kroner. Beregnet gjennomsnittlig pris per voksen person i reisefølget var ca. 3700 kroner, med median 3000 kroner. Vurdert opp mot kostnadene ved andre typer forbruk, mener flertallet av de reisende at det er relativt billig å reise med fly til utlandet. Spesielt er denne holdningen utbredt blant dem som utfører relativt korte reiser (dvs. til destinasjoner i Nord-Europa).

Omtrent halvparten oppga at de reiser omtrent like mye nå som for ca. 5 år siden, mens nær 30 prosent svarte de reiste mer nå og nær 20 prosent svarte at de reiser mindre. Det var likevel ikke en større andel som trodde at de ville reise mer ca. 5 år fram i tid (snaut 20 prosent) sammenliknet med andelen som trodde de ville reise mindre (vel 20 prosent), men omtrent halvparten mente at de i framtiden ville reise omtrent like mye som nå.

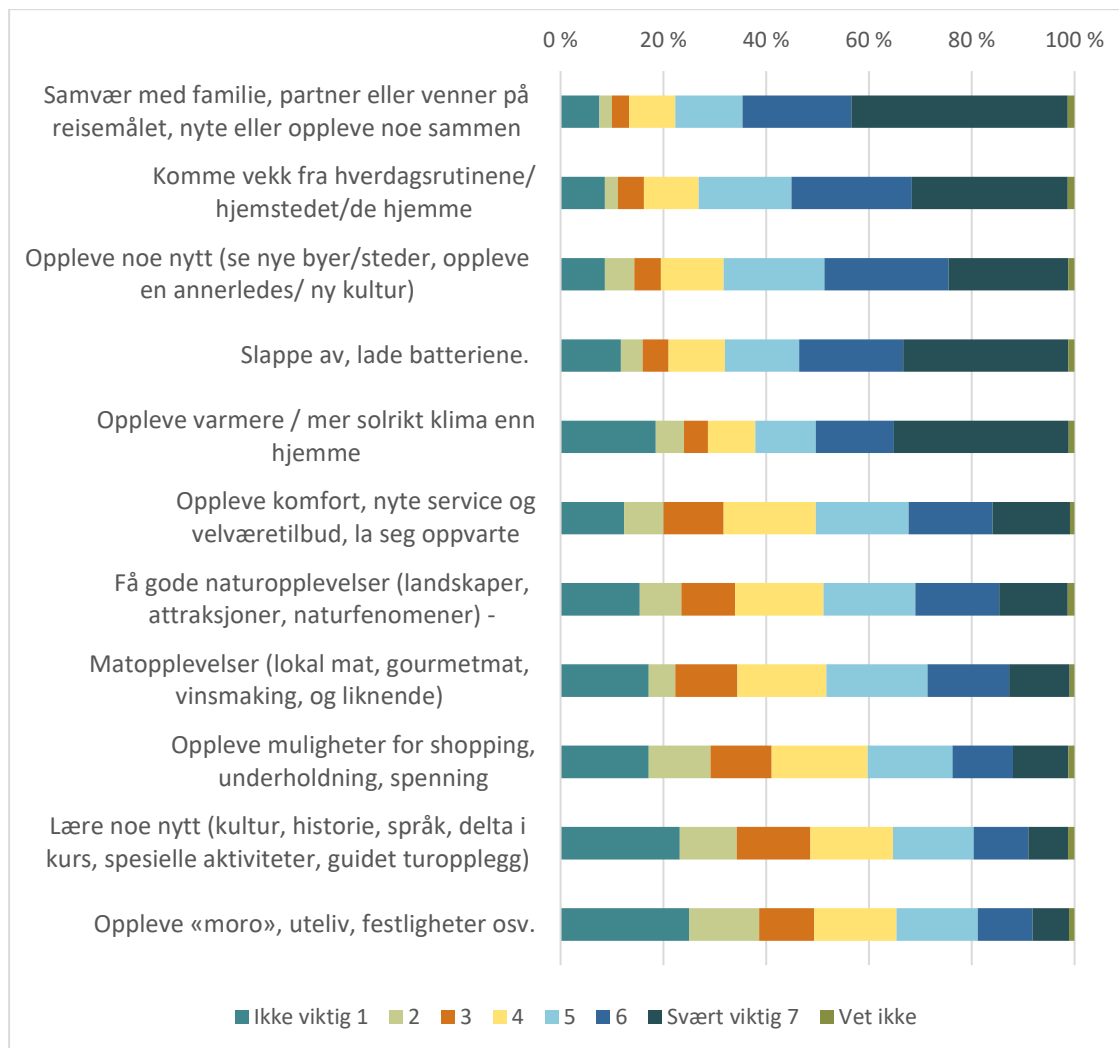
## Reisemotiver

Den siste private flyreisen, som det spørres om i denne undersøkelsen, vurderes som relativt viktig av tre av fire reisende. Én av åtte betraktet denne reisen som relativt uviktig. Reisemotivene avdekker noen av grunnene for å reise med fly til utlandet. På en liste med en rekke mulige begrunnelser, er det klassiske reisemotiver som peker seg ut for de aller fleste: Å komme bort fra sitt hjemlige hverdagsmiljø for å oppleve noe nytt og annerledes sammen med sine nærmeste, der hensikten også er å rekreasjon og ha rikelig med tilgang på sol og varme. De 11 reisemotivene med høyest



*Å reise med familie og venner, komme bort fra hverdagen, oppleve noe nytt, avslapning, og å oppleve bedre klima er viktige reisemotiver.*

gjennomsnittscore for relativ viktighet (rangert fra øverst til nederst på en skala fra 1 til 7) er vist i figur C nedenfor.



Figur C: Oppfattet viktighet av reisemotiver for sist foretatte flyreise utenlands. Prosentandel.

Avbrekk fra hverdagen, der en har tid til samvær og kan nyte et varmere klima, er altså fellesnevneren for de aller fleste flyreisende nordmenn.

Dersom vi ser bort fra ønsket om å oppleve bedre klima og *sol og varme*, som er like viktig for alle grupper i befolkningen, er det likevel noen forskjeller i hvordan ulike grupper vurderer de fire viktigste reisemotivene:

- *Samvær med venner og familie* er oppgitt som spesielt viktig for kvinner og for aldersgruppen 30-39 år.
- *Komme vekk fra hverdagsrutinene eller hjemstedet*, er også oppgitt som viktigst for de mellom 30 og 39 år og de som bor i Nord-Norge.
- *Slappe av og lade batteriene* er oppgitt som viktigere for alle i aldersgruppen mellom 30 og 59 år sammenlignet med de yngre og eldre, og det er viktigere for kvinner enn menn.
- *Oppleve noe nytt* er oppgitt som viktigst for de yngste og minst viktig for de eldste reisende.

Andre motiver spiller selvsagt heller ikke en uvesentlig rolle, slik som uttrykte ønsker om å oppleve natur, lokal mat og kultur, og å lære noe nytt. Shopping og uteliv er også av betydning for mange av de reisende. Totalbildet er at motivene for å reise er svært sammensatte, og det er i liten grad enkeltmotiver som avgjør om man velger å reise til utlandet med fly.

Det er heller ikke så veldig store forskjeller avhengig av hvor ofte eller hvor man reiser, med ett unntak: For de som reiser til andre kontinenter, er reisen vurdert som spesielt viktig. De langdistansereisende har også de høyeste gjennomsnittscorene på de aller fleste motivspørsmålene. Denne gruppen har åpenbart investert mest tid og penger i reisen.

En faktoranalyse viser at mange av reisemotivene samler seg i fire underliggende mønstre, som kan ses på som brede segmenter av reisende med fly til utlandet:

- *Avkobling og nytelse* - med vekt på å komme bort, avkobling, komfort, sol og varme
- *Natur- og kulturopplevelser* - med vekt på fysiske aktiviteter og å lære noe nytt
- *Private grunner* - med vekt på gjenbesøk og vedlikehold av sosiale kontakter
- *Shopping og uteliv* - med vekt på underholdning på reisen

Drivkreftene bak flyreisene er klassiske reisemotiver med bred appell, samtidig som flyreisene muliggjør et stort spekter av mer spesifikke aktiviteter og opplevelser.



*Avkobling og nytelse, natur- og kulturopplevelser, shopping og uteliv, eller private grunner utgjør hovedgruppene av reisemotiver.*

## Holdninger til miljøeffekter av flyreiser og generell miljøatferd

De reisende ble spurt om kjennskap til at flyreiser kan ha negativ effekt på klima/miljø vil ha noen betydning for om man velger å dra på en ferie-/fritidsreise med fly til utenlandet. Ca. en femtedel mente at dette kunne ha en relativt stor betydning for reiseaktiviteten, mens over halvparten mente at dette ville ha relativt liten betydning.

Generelt utfører de reisende handlinger i hverdagen som kan ha positive miljøkonsekvenser, som oftest er relativt enkle, rutinemessige som man gjør på egenhånd. En faktoranalyse av utsagn om hvor ofte en utfører atferd som kan ha miljøpåvirkning ga en hovedfaktor som gjenspeiler gjenbruk/søppelsorterende atferd og en for



*Om lag en femtedel mener at større kjennskap til flyreisenes negative miljøeffekter ville kunne ha stor betydning for reiseaktiviteten.*

ressurs/utgiftsparende atferd. En annen faktor gjenspeilte mindre vanlig atferd, som det å betale klimakvoter ved flyreiser. Over 40 prosent mente at disse handlingene i relativt liten grad kunne veie opp for flyreisenes miljøeffekter, mens snaut 25 prosent mente at det i relativt stor grad kunne veie opp.

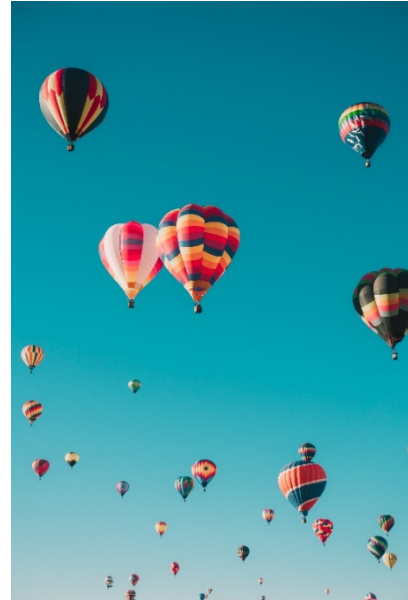
## Villigheten til å betale høyere priser på flyreiser

Hva vil de reisende så gjøre om prisene på flyreiser ble dobbelt så høye som det de hadde betalt, f.eks. pga. økte miljøavgifter? Litt over halvparten mener de ville redusert antall flyreiser, mens en tredel ville ha reist like mye som i dag til tross for doble priser, men redusert på annet forbruk eller redusert sparingen sin. Av den halvdel som ville redusert sine flyreiser hadde drøyt 40 prosent valgt andre transportmidler og/eller reisemål som det ikke var nødvendig å fly til, mens knapt 60 prosent ville redusert antall reiser i alt.

I (samfunns)økonomisk forstand kan et mål på velferdsverdien av (private) reiser være gitt som forskjellen mellom det man betaler for reisen og det man (maksimalt) er villig til å betale. I prosjektet ble respondentene derfor bedt om å vurdere scenarioer for prisøkninger på flyreiser, drevet fram av nye potensielle avgifter (à la dagens flyseteavgift). Prisøkningen ble gitt som en prosentøkning i forhold til det de hadde betalt for sin siste flyreise. Den prisøkningen man kunne godta var i gjennomsnitt på ca. 33 prosent (medianverdi ca. 25 prosent). Bruker man pengebeløp i stedet, så vil medianen ligge i intervallet 400-500 kr. i akseptabel prisøkning.

Villigheten til å betale mer øker med respondentens alder, mens kjønn, utdanningsnivå og husholdsstørrelse har ingen signifikant effekt. Avgiftsmotstandere er mindre villige til å betale mer. Det samme gjelder de som uttrykker mindre tro på prisøkningsscenarioet de ble vist, og de som uttrykker at flyreiser til utlandet allerede er «dyrt». Den femtedelen i utvalget som mente at større kjennskap til flyreisenes negative effekt på klima og miljø ville ha betydning for reisevalg, hadde noe høyere sannsynlighet for ja-svar (aksepterte prisøkningen). Det var ellers noen forskjeller i betalingsvillighet avhengig av motivene for reisen, men ingen sammenheng mellom villighet til å betale mer og reisefrekvens siste året eller størrelsen på reisefølget.

Det ble testet om ulike avgiftsutforminger påvirket villigheten til å betale mer for flyreiser. I utvalget samlet sett var effektene svake, både for ulike øremerkingsalternativer og for avstandsvarierende avgift. Utvalget ble splittet med hensyn til prisen på siste flyreise, altså billett-kostnadene tur-retur for hele reisefølget. Resultatene indikerer at de med billige reiser er mer negative til avstandsbestemt avgift og mer positive til øremerking av avgiftene (og spesielt til biodrivstoff). De som har reist dyrt er mer positive til avstandsbestemt avgift og mer negative til øremerking av avgiftene (og spesielt til biodrivstoff).



*Ved en dobling av flyprisene ville omtrent halvparten redusert antall flyreiser. Av disse ville ca to av fem valgt andre transportmidler eller reisemål, mens tre av fem ville ha redusert antall reiser i alt.*