



**TØI rapport
441/1999**

Reisevaner på rutefly 1992-1998

**Arne Rideng
Jon Martin Denstadli**

ISSN 0802-0175
ISBN 82-480-0104-0

Oslo, september 1999

Tittel: Reisevaner på rutefly 1992-1998

Forfatter(e): Arne Rideng; Jon Martin Denstadli

TØI rapport 441/1999
Oslo, 1999-09
101 sider
ISBN 82-480-0104-0
ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:
Luffartsverket

Prosjekt: 2486 Rapportering fra reisevaneundersøkelsen på fly 1997/98

Prosjektleder: Arne Rideng

Kvalitetsansvarlig: Jon Inge Lian

Emneord:

Flytrafikk; reisevane; reisevaneundersøkelse; reiseformål; yrkesreise

Sammendrag:

Rapporten beskriver opplegg, gjennomføring og hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen på fly, som ble gjennomført i 1997 og 1998. Den omfatter all innenlandsk trafikk og trafikken på alle ruter mellom Norge og utlandet. I alt har 70 000 passasjerer på norske flyplasser fylt ut et spørreskjema før de gikk om bord på flyet eller under flyturen.

Det ble i 1998 foretatt nesten 9,5 millioner enkeltreiser innenlands med rutefly og 5,9 millioner reiser til og fra utlandet. Dette innebærer at trafikken på innenlandsrutene har vokst med 47 prosent siden forrige reisevaneundersøkelse i 1992. 60 prosent av trafikken her gjelder reiser i forbindelse med arbeidet, de øvrige er private reiser. 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.

Veksten i flytrafikken mellom Norge og utlandet i perioden 1992-1998 har vært enda større enn på innland, nemlig 70 prosent. Seks av 10 reiser til/fra utlandet skjer i forbindelse med arbeidet, dette er samme andel som i 1992. Likevel 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.

Title: Air Travelling on Scheduled Routes 1992-1998

Author(s): Arne Rideng; Jon Martin Denstadli

TØI report 441/1999
Oslo: 1999-09
101 pages
82-480-0104-0
ISSN 0802-0175

Financed by:
Civil Aviation Administration

Project: 2486 Report from Travel survey on Air Routes 1997/98

Project manager: Arne Rideng

Quality manager: Jon Inge Lian

Key words:

Air traffic; Travel pattern; Travel survey; Travel purpose; Business trip

Summary:

This report presents the main results from the Norwegian air travel survey on scheduled routes 1997 and 1998 and describes the planning and organising of the survey. All domestic and international flights from Norway are covered by the survey, and a total of 70.648 completed forms were registered.

In 1998 some 9.5 million single journeys were undertaken on domestic scheduled flights, and 5.9 million on international flights to and from Norway. This suggests a 47 percent increase in domestic traffic during the period since the previous survey in 1992. On domestic flights business travel has fallen from 64 to 60 percent in the last 10 years, while private travel has increased correspondingly. Two-thirds of domestic passengers have a frequent flyer membership for one or more carriers, and a third of these consider that the membership has influenced their choice of carrier.

Growth in international traffic has been especially high, increasing by almost 70 percent in the period 1992-1998. 60 percent of all journeys are related to business, the same proportion as in 1992. Increasingly fewer international travellers use business class. In 1986, two of three used this class, while only 32 percent fell in this category some 12 years later.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Innhold

Tabellregister

Figurregister

Tables

Diagrams

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Rapportens innhold	1
2 Flytrafikken i Norge	3
2.1 Lufthavner, selskaper og liberalisering	3
2.2 Trafikkutviklingen 1992-1998	5
2.3 Flyets funksjon og plass i transportbildet	7
3 Datagrunnlag og metode	11
3.1 Tidligere undersøkelser	11
3.2 Opplegg og gjennomføring	11
3.3 Hvor godt er datagrunnlaget?	18
3.4 Konklusjon	24
4 Befolkningens bruk av flyreiser	25
4.1 Innenlandske reiser	25
4.2 Reiser mellom Norge og utlandet	30
5 Innenlandstrafikken	34
5.1 Rutetilbud og reiseomfang	34
5.2 Reisens hovedformål	35
5.3 Reisenes fordeling på landsdeler	37
5.4 Reisens varighet	38
5.5 Kostnadsbærer og type billett	40

5.6 Hvem er flypassasjerene?	42
5.7 Reisen til og fra lufthavnen og oppmøtetid på lufthavnen.....	44
5.8 Vurderes andre transportmidler?	47
5.9 Betydningen av bonuskort	49
6 Utenlandstrafikken	51
6.1 Rutetilbud og reiseomfang.....	51
6.2 Reisens hovedformål.....	51
6.3 Besøkssteder i Norge og utlandet	54
6.4 Noen viktige destinasjoner.....	56
6.5 Hvem er passasjerene på utenlandsrutene?.....	61
6.6 Reiseopplegg og reisens varighet	65
7 De arbeidsbetingede reisene.....	70
7.1 Noen hovedtall om de arbeidsbetingede reisene innenlands	70
7.2 Reiser som foretas av det private næringsliv	77
7.3 Reiser som foretas av det offentlige	81
7.4 De oljerelaterte reisene	84
7.5 Kort om noen forhold som har betydning for etterspørselen etter arbeidsreiser	92
8 Exit Fornebu.....	96
8.1 Reisen til/fra Fornebu	96
8.2 Bosted og besøkssted for flypassasjerene på Fornebu.....	98
Litteratur	100
Vedlegg 1: Spørreskjema - innland	
Vedlegg 2: Spørreskjema - utland	

Tabellregister

Kapittel 2

Tabell 2.1: Reiser med rutefly innenlands og til/fra utlandet de årene det er gjennomført reisevaneundersøkelser, 1982, 1987, 1992 og 1998. Tusen reiser. Endring i prosent siden forrige reisevaneundersøkelse.

Tabell 2.2: Innenlandsk persontransportarbeid etter transportmåte. 1946-1998. Prosent.

Tabell 2.3: Årlig prosentvis vekst i det innenlandske persontransportarbeid etter transportmåte. 1946-1998.

Tabell 2.4: Enkeltreiser lengre enn 300 kilometer. 1970-1998. Reiser i alt og prosentfordeling etter transportmiddel.

Tabell 2.5: Reiser til og fra utlandet (fly inkluderer både rute og charter) etter transportmiddel ved grensepassering. 1980, 1990 og 1998. Tusen enkeltreiser.

Kapittel 3

Tabell 3.1: Undersøkellesperioder og antall svarskjema på innenlandsrutene.

Tabell 3.2: Undersøkellesperioder og antall svarskjema på utenlandsrutene.

Tabell 3.3: Antall svarskjema fordelt på selskap og innland/utland. 1998.

Tabell 3.4: Billettkategorier tilhørende fire rabattgrupper. Innenlandsrutene i 1982, 1987, 1992 og 1998.

Tabell 3.5: Billettkategorier tilhørende tre rabattgrupper. Utenlandsrutene i 1986, 1992 og 1998.

Kapittel 4

Tabell 4.1: Reisefrekvens (enkeltreiser) pr år i fylker og landsdeler. 1987 og 1998. Innenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 1987-1998.

Tabell 4.2: Reisefrekvens (t/r reiser), kundegrunnlag og reisehyppighet (t/r reiser) for innenlandsk flytrafikk. 1987, 1992 og 1998.

Tabell 4.3: Fordeling av reisende og fordeling av kundene etter antall t/r reiser pr år. 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 4.4: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsreiser og private reiser. 1998.

Tabell 4.5: Arbeidsreiser og private reiser. Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser etter kjønn. 1998.

Tabell 4.6: Reisefrekvens (enkeltreiser) pr år i fylker og landsdeler. 1992 og 1998. Utenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 1992-1998.

Tabell 4.7: Kundegrunnlag og gjennomsnittlig reisehyppighet (t/r reiser) for reiser mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992 og 1998.

Tabell 4.8: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge. 1998.

Kapittel 5

Tabell 5.1: Reiser med innenlandsk rutenfly etter hovedformål. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.2: Yrkesreiser med innenlandsfly etter formål. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.3: Reiser med innenlandsk rutenfly etter formål på ukedager (man.-tors.) og i helgene (fre.-søn.). 1998. Prosent.

Tabell 5.4: Bosted og besøkssted for innenlandske flypassasjerer. Landsdel. 1998.

Tabell 5.5: Besøkssted for passasjerene på innenlandsfly etter bosted. Landsdel. Prosent.

Tabell 5.6: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reiseformål. 1982, 1987, 1992 og 1998.

Tabell 5.7: Yrkesreiser og private reiser etter reisens varighet. 1998. Prosent.

Tabell 5.8: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter kostnadsbærer. 1998. Prosent.

Tabell 5.9: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter billettype. 1998. Prosent.

Tabell 5.10: Kostnadsbærer. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.11: Billetter etter type. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.12: Andel som reiser på business klasse (normalpris og mindre rabatter i prosent av normalpris). Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.13: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. 1998. Prosent.

Tabell 5.14: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.15: Flyfrekvenser etter alder. 1982, 1987, 1992 og 1998.

Tabell 5.16: Oppmøtetid før flyets rutemessige avgangstid. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998. Prosent.

Tabell 5.17: Transportmidler brukt på reisen til og fra lufthavnen på innenlandske flyreiser. 1998. Alle reiser. Prosent.

Tabell 5.18: Transportmidler brukt på reisen til og fra lufthavnen på innenlandske flyreiser. Arbeidsbetingede og private reiser, lufthavn ved hjemstedet og lufthavn på besøksstedet. 1998. Prosent.

Tabell 5.19: Andel som vurderer andre transportmidler. Private reiser og arbeidsbetingede reiser. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 5.20: Andel som vurderer andre transportmåter på de 10 mest trafikkerte rutene innenlands og særlig konkurranseutsatte ruter. 1998. Prosent.

Tabell 5.21: Omfang og betydning av bonuskort for arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998. Prosent.

Tabell 5.22: Andel av de reisende som har bonuskort, etter reisehyppighet. Andel der kortet har påvirket valg av flyselskap. 1998. Prosent.

Kapittel 6

Tabell 6.1: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.2: Yrkesreiser til utlandet etter formål og bosted. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.3: Flyreiser mellom Norge og utlandet. Reiser generert av bosatte i Norge og i utlandet fordelt på hjemsted og besøkssted. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.4: Endelig mål for flyreisen blant passasjerer som reiser mellom Norge og København. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.5: Bostedsland for passasjerer som reiser mellom Norge og USA. 1998.

Tabell 6.6: Reiserute for passasjerer med USA som bestemmelsessted. 1998.

Tabell 6.7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. 1998. prosent.

Tabell 6.8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992 og 1998. prosent.

Tabell 6.9: Flypassasjerer på utenlandsrutene (17 år og over) etter inntekt. 1998. Prosent og gjennomsnitt.

Tabell 6.10: Arbeidsbetingede reiser til utlandet etter hovedbeskjeftigelse. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.11: Arbeidsbetingede reiser til utlandet etter yrkesstatus. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1998. Prosent.

Tabell 6.12: Arbeidsrelaterte reiser til utlandet etter arbeidsområde og bosted. 1998. Prosent.

Tabell 6.13: Oppmøtetid for utenlandspassasjerene. 1998.

Tabell 6.14: Arbeidsreiser og private reiser etter kostnadsbærer. 1998. Prosent.

Tabell 6.15: Billetter etter type. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.16: Andel som reiser på business klasse. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 6.17: Omfang og betydning av bonuskort på reiser til utlandet etter bosted. 1998. Prosent.

Tabell 6.18: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reiseformål. 1986, 1992 og 1998.

Tabell 6.19: Arbeidsreiser og private reiser etter reisens varighet. 1998. Prosent

Kapittel 7

Tabell 7.1: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter passasjerens hovedbeskjeftigelse. 1992 og 1998. Millioner reiser.

Tabell 7.2: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands. Kunde grunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall reiser etter hovedbeskjeftigelse. 1998.

Tabell 7.3: Fordeling av reisene og fordeling av kundene etter antall t/r reiser pr år. Privat og offentlig sektor. 1998. Prosent.

Tabell 7.4: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter kjønn og alder. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 7.5: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter næringsgren. 1987 og 1998. Prosent.³³

Tabell 7.6: Andelen fullprisbetalende på arbeidsbetinget reise innenlands. 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 7.7: Hvem bestemmer valg av flyselskap? Arbeidsbetingede flyreiser innenlands. 1998. Prosent.

Tabell 7.8: Andel som selv bestemmer valg av flyselskap blant reisende med og uten bonuskort. Arbeidsbetingede flyreiser innenlands. 1998. Prosent.

Tabell 7.9: Arbeidsbetingede reiser med fly innenlands etter formål. Ansatte innen privat sektor. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 7.10: Kunde grunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall arbeidsreiser foretatt av det private næringsliv etter arbeidsområde. 1998.

Tabell 7.11: Stillingsnivåenes andel av flymarkedet innenlands og sysselsettingen. Privat sektor. Prosent. 1998.

Tabell 7.12: Reiseformål etter arbeidsområde. Arbeidsbetingede flyreiser innenlands foretatt av ansatte i privat sektor. 1998. Prosent.

Tabell 7.13: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter formål. Ansatte innen offentlig sektor. 1992 og 1998. Prosent.

Tabell 7.14: Kunde grunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall arbeidsbetingede reiser foretatt av offentlig sektor etter arbeidsområde. 1998.

Tabell 7.15: Reiseformål etter funksjonsområde. Arbeidsbetingede reiser innenlands foretatt av ansatte innen offentlig sektor. 1998. Prosent.

Tabell 7.16: Stillingsnivåenes andel av flymarkedet innenlands og sysselsettingen. Offentlig sektor. 1998. Prosent.

Tabell 7.17: De oljerelaterte reisenes omfang på innenlandsrutene. 1998.

Tabell 7.18: Reiser tilknyttet olje- og gassvirksomhet innenlands etter formål. 1998. Prosent.

Tabell 7.19: Oljetrafikken ved de 10 største lufthavnene og spesielt oljeavhengige lufthavner. 1998. Prosent.

Tabell 7.20: Oljetrafikken på de 10 mest trafikkerte rutene innenlands og spesielt oljeavhengige ruter. 1998. Prosent.

Tabell 7.21: Reisene til/fra kontinentalsokkelen 1987 og 1998.

Tabell 7.22: Bosted for flypassasjerer som har kontinentalsokkelen som besøkssted. Landsdeler. 1987 og 1998. Prosent.

³³ Personer som oppga å være på en arbeidsbetinget reise, men som ikke var yrkesaktive (studenter, pensjonister etc), er holdt utenfor.

Tabell 7.23: Arbeidsbetingede reiser til/fra Norge foretatt av personer bosatt i utlandet som arbeider innenfor olje-/gassvirksomhet. 1998. Prosent.

Tabell 7.24: Bosted for utlendinger som er på arbeidsbetinget reise til Norge og som jobber innenfor olje-/gassvirksomhet. 1998. Prosent.

Tabell 7.25: Funksjonsområder (indikatorgrupper) og sysselsettingsutvikling. 1998.

Kapittel 8

Tabell 8.1: Valg av transportmiddel til og fra Fornebu. 1998. Prosent.

Tabell 8.2: Genererte reiser ved Fornebu etter bosted og attraherte reiser etter besøkssted. 1998. Prosent.

Figurregister

Figur 2.1 Lufthavner i Norge 1998

Figur 2.2: Årlig vekst i tilbudte setekilometer innenlands (Tilbud), volumvekst i BNP (BNP), volumvekst i private husholdningers forbruk (Konsum) og tallet på reiser innenlands (Trafikk) i perioden 1992-1998.

Figur 4.1 Gjennomsnittlig reisehyppighet og kundegrunnlag. 1987, 1992 og 1998.

Figur 6.1: De 10 største destinasjonene for utenlandstrafikken fra norske lufthavner. Antall reisende (1000) og andelen av totaltrafikken til utlandet. 1998.

Tables

Chapter 2

Table 2.1: Domestic and international air travel. 1982, 1987, 1992 and 1998. Thousand journeys. Change in Percent.

Table 2.2: Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946-1998. Percent.

Table 2.3: Annual percentage growth in domestic passenger work by mode of transport. 1946-1998.

Table 2.4: Journeys exceeding 300 km by mode of transport. 1970-1998. .

Table 2.5: International travel by mode of transport. 1980, 1990 and 1998. Thousand journeys (one-way).

Chapter 3

Table 3.1: Survey periods and number of respondents for domestic routes.

Table 3.2: Survey periods and number of respondents for international routes.

Table 3.3: Total survey response by carrier. 1998.

Table 3.4: Ticket categories for domestic routes. 1982, 1987, 1992 and 1998.

Table 3.5: Ticket categories for international routes. 1986, 1992 and 1998.

Chapter 4

Table 4.1: Travel frequency (single journeys) per annum by county and region. 1987 and 1998. Domestic flights. Changes in percent 1987-1998.

Table 4.2: Travel frequency (return journeys), the average number of trips pr traveller and customer basis for domestic air traffic. 1987, 1992 and 1998.

Table 4.3: Distribution of passengers and distribution of travellers by total annual return journeys. 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 4.4: Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by purpose. 1998.

Table 4.5.: Business and pleasure travel. Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by gender. 1998.

Table 4.6: Travel frequency (single journeys) per annum by county and region. 1992 and 1998. International flights. Percent change 1992-1998.

Table 4.7: Customer basis and the average number of trips pr traveller for international travel by place of residence. 1992 and 1998.

Table 4.8: Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of international journeys by purpose. Residents in Norway. 1998.

Chapter 5

Table 5.1: Domestic air travel by purpose. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 5.2: Domestic business air travel by objective. 1992 and 1998. Percent.

Table 5.3: Domestic air travel by purpose and day of the week. 1998. Percent.

Table 5.4: Place of residence and destination for domestic air passengers. Region. 1998.

Table 5.5: Destination for domestic air passengers by place of residence. Region. Percent.

Table 5.6: Day trips and mean duration of journeys involving overnight stop by objective. 1982,1987,1992 and 1998.

Table 5.7: Business and pleasure journeys by duration of journey. 1998. Percent.

Table 5.8: Business and pleasure travel by cost bearer. 1998. Percent.

Table 5.9: Business and pleasure travel by ticket category. 1998. Percent.

Table 5.10: Cost bearer. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 5.11: Ticket by category. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 5.12: Proportion of passengers travelling Business Class by purpose. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 5.13: Air passengers (12 years and above) by age and gender. 1998. Percent.

Table 5.14: Air passengers (12 years and above) by age. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 5.15: Air travel frequency by age. 1982, 1987, 1992 and 1998.

Table 5.16: Check-in time by purpose. 1998. Percent.

Table 5.17: Mode of transport to/from airport on domestic flights. 1998. Percent.

Table 5.18: Mode of transport to/from airport on domestic flights by purpose. Inbound and outbound traffic. 1998. Percent.

Table 5.19: Proportion of passengers considering other mean of transport by purpose. 1992 and 1998. Percent.

Table 5.20: Proportion of passengers considering other transport means on the main domestic routes and those most exposed to competition. 1998. Percent.

Table 5.21: Extent and significance of bonus cards for business and private travel. 1998. Percent.

Table 5.22: Proportion of travellers possessing bonus cards by travel frequency. Proportion where card has influenced choice of air company. 1998. Percent.

Chapter 6

Table 6.1: International air travel by purpose, 1986, 1992, and 1998. Percent.

Table 6.2: International business travel by objective and by place of residence. 1992 and 1998. Percent.

Table 6.3: International air travel to/from Norway. Journeys generated by residents of Norway and abroad. 1986, 1992 and 1998. Percent.

Table 6.4: Final destination of journey for passengers between Norway and Copenhagen. 1992 and 1998. Percent.

Table 6.5: Country of residence for passengers between Norway and USA. 1998.

Table 6.6: Travel itinerary for passengers with USA as destination. 1998.

Table 6.7: Air passengers (12 years and over) by age and gender. 1998. Percent.

Table 6.8: Air passengers (12 years and over) by age. 1986, 1992 and 1998. Percent.

Table 6.9: Air passengers on international routes (age 17 and above) by income. 1998. Percent and mean.

Table 6.10: International business journeys by main occupation. 1992 and 1998. Percent.

Table 6.11: International business journeys by occupational status. Residence in Norway and abroad. 1998. Percent.

Table 6.12: International business journeys by occupation and place of residence. 1998. Percent.

Table 6.13: Check-in time for passengers travelling abroad. 1998.

Table 6.14: Business journeys and private travel by cost bearer. 1998. Percent.

Table 6.15: Ticket by category. 1986, 1992 and 1998. Percent.

Table 6.16: Proportion of passengers travelling Business class by purpose. 1986, 1992, 1998. Percent.

Table 6.17: Extent and significance of bonus cards for by place of residence. 1998. Percent.

Table 6.18: Proportion of day-trips and mean duration of overnight travel by purpose. 1986, 1992 and 1998.

Table 6.19: Business journeys and private travel by duration. 1998. Percent.

Chapter 7

Table 7.1: Domestic business journeys by main occupation. 1992 and 1998. Million journeys.

Table 7.2: Domestic business journeys. Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by main occupation. 1998.

Table 7.3: Distribution of journeys and distribution of passengers by number of annual journeys. Public and private sectors. 1998. Percent.

Table 7.4: Domestic business journeys by age and gender. 1992 and 1998. Percent.

Table 7.5: Domestic business journeys by industrial sector. 1987 and 1998. Percent.

Table 7.6: Percentage of full-price passengers on domestic business journeys. 1987, 1992 and 1998. Percent.

Table 7.7: Choice of carrier. Domestic business journeys. 1998. Percent.

Table 7.8: Proportion of travellers with/without bonus card who determine choice of carrier. Domestic business journeys. 1998. Percent.

Table 7.9: Domestic business journeys by objective. Private sector employees. 1992 and 1998. Percent.

Table 7.10: Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of business journeys undertaken by private sector employees. 1998.

Table 7.11: Proportion of private sector domestic travel by occupational status. Percent. 1998.

Table 7.12: Journey purpose by occupational sector. Domestic business air travel by private sector employees. 1998. Percent.

Table 7.13: Domestic business journeys by purpose. Public sector employees. 1992 and 1998. Percent.

Table 7.14 Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of business journeys undertaken by public sector employees. 1998.

Table 7.15: Journey purpose by occupational sector. Domestic business air travel by public sector employees. 1998. Percent.

Table 7.16: Relative significance of different functions in the domestic business travel market and the employment. Public sector. 1998. Percent.

Table 7.17: The extent of oil-related journeys on domestic routes. 1998.

Table 7.18: Oil-related journeys on domestic routes by objective. 1998. Percent.

Table 7.19: Oil-related traffic at the main airports and oil industry dependent airports. 1998. Percent.

Table 7.20: Oil-related traffic on the main domestic routes and oil-dependent routes. 1998. Percent.

Table 7.21: Travel to/from the continental shelf. 1987 and 1998.

Table 7.22: Place of residence for air passengers travelling to/from the continental shelf. Region. 1987 and 1998. Percent.

Table 7.23: Business journeys to/from Norway undertaken by persons living abroad who work in the oil-gas industry. 1998. Percent.

Table 7.24: Non-Norwegian nationals who work in the oil-gas industry travelling to/from Norway for business purposes by place of residence. 1998. Percent.

Table 7.25: Functional working areas (indicator groups) and employment. 1998.

Chapter 8

Table 8.1: Mode of transport to/from Oslo Airport Fornebu. 1998. Percent.

Table 8.2: Generated journeys at by place of residence. Attracted journeys by destinations. Oslo Airport Fornebu. 1998. Percent.

Diagrams

Diag. 2.1: Airports in Norway 1998.

Diag. 2.2: Annual increase in domestic seat-kilometres (capacity), volume growth in GNP, volume growth in household consumption and number of domestic journeys in the period 1992-1998.

Diag 4.1: The average number of trips pr traveller and customer basis. 1987, 1992 and 1998.

Diag. 6.1: Main destinations for international travel from Norwegian airports. Total passengers (1000) and foreign travel as proportion of total traffic. 1998.

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.

Summary:

Air Travelling on Scheduled Routes 1992-1998

The survey

The Air Travel Survey (ATS) 1998 is intended to supplement the Civil Aviation Administration's on-going passenger statistics. The survey collects information on start/end points of the journey, trip purpose, duration of the journey, background variables such as age, gender, occupation, and other information. These data are useful not only for the Civil Aviation Administration but also for the air companies, and all those concerned with the development of Norwegian air traffic. In principle, the survey covers all domestic and international flights from Norway. Data was collected in six different weeks during the period 1. September 1997 and 31. August 1998. A total of 40.648 completed forms covering domestic flights, and 30.240 from international flights were registered. The 1998 ATS is the largest and most representative aviation travel survey carried out in Norway. Virtually all companies, domestic and international, are represented in the survey. The response rate was calculated to 55 percent. The data was expanded such that it corresponded to the total traffic in the 12-month period September 1997 to August 1998.

General overview

In 1998 some 9.5 million single journeys were undertaken on domestic scheduled flights, and 5.9 million on international flights to and from Norway. This suggests a very strong growth in traffic during the period since the previous survey in 1992. Growth in international traffic has been especially high, increasing by almost 70 percent, while the corresponding increase in domestic traffic was 47 percent. The combined growth in GNP in the period was 26 percent, and 25 percent for private consumption, indicating that the growth in air traffic has been about twice that of national economic growth.

Norwegian civil aviation have changed drastically since 1992. From being a market subject to strong controls and regulation in the early 1990s, the air market is now fully liberalised within the area covered by the EU agreement. Among other things, this has resulted in increased competition, and there is today a broader participation in air traffic. Today, the plane is the most important means of transport for long distance travel in Norway, and for international traffic to/from Norway. More than every third long-distance domestic journey (over 300 km) is now by plane. Concerning international travel the role of the aircraft is even stronger when compared with other means of transport. Since 1980, international flights to/from Norway have trebled.

Travel extent and frequency

In 1998 the Norwegian population undertook on average two domestic flights (i.e. one return journey) annually. Travel frequency has increased dramatically during the last ten years, the average in 1987 was only 1.2 journeys. There are, however, large variations between regions and counties regarding domestic travel frequency. Those resident in North Norway travel most frequently; those in South-east Norway the least.

By customer basis in this report, we mean all persons who have undertaken at least one journey during the course of a year. In 1998, this corresponded to 1.17 million persons. Each of these undertook, on average, four return journeys. Some 40 percent travelled just once during the course of the year, while 50.000 individuals (4%) undertook more than 30 journeys. This group of "frequent fliers" accounted for every fourth domestic journey.

On average the Norwegian population undertook 0.8 single international journeys by plane during 1998. This represents an 80 percent increase compared to 1992. The customer basis on international flights was 1.4 million, fairly evenly divided between Norwegians and those resident abroad. The corresponding figure for 1980 was 0.8 million, again indicating a strong growth. 60 percent of international journeys are now undertaken by Norwegians, and 40 percent by those resident abroad.

36 percent of domestic and international flights are undertaken by women. This proportion has risen constantly since the beginning of the 1980s when women accounted for 25 percent. The male dominance is largest for business travel, but women are in the majority for private journeys. A half of all journeys are undertaken by those aged 30 to 50.

Travel purpose and other characteristics of the journey

Air travel may in fact be regarded as a combined market consisting of business trips (including journeys to and from work) and private trips. On domestic flights business travel has fallen from 64 to 60 percent in the last 10-15 years, while private travel has increased correspondingly. We find the same pattern for international travel, although changes here have been relatively small during the last 5-6 years.

A half of all domestic travel is paid for by the employer. Of this, 70 percent state that they are engaged in the private sector; 30 percent in the public sector. Four percent pay themselves in so far as they are self-employed, and a further 5 percent have their fares paid by the client. As such, some 60 percent of all domestic journeys are paid for in association with work/business. We also find this general pattern repeated for international journeys.

Who pays for the ticket largely determines the type of ticket used. On domestic flights, three of four work-related journeys are normal price tickets, occasionally with a small discount. The remainder incorporate a reduced fare. Only about 20 percent of private journeys are undertaken at normal fares. The trend over time is that the private employers account for a smaller proportion of air tickets than previously, while the passengers themselves pay a larger proportion. Increasingly

fewer international travellers use business class. In 1986, two of three used this class, while only 32 percent fell in this category some 12 years later.

Two-thirds of domestic passengers have a frequent flyer membership for one or more carriers, and a third of these consider that the membership has influenced their choice of carrier. Use of such frequent flyer cards on international flights is less, and fewer consider that choice of carrier is influenced by the bonus program.

Similar to six years ago, Copenhagen is the most important destination for international traffic, accounting for 26% of international travel. Kastrup is the hub for SAS' international flights and almost two-thirds of passengers are in transit to other destinations. London is the second most important destination, being a hub for BA. Other important destinations are Stockholm, Amsterdam, Paris and Frankfurt. If we consider developments in recent years, both Copenhagen and London have declined relatively while Amsterdam and Frankfurt have increased in importance. This is associated with Braathens alliance with KLM, and SAS' agreement with Lufthansa.

Business travel - some further comments

Even though the proportion of business journeys has declined slightly in the 1990s, these journeys remain the mainstay for air traffic. The market is dominated by private industry, which accounts for more than two-thirds of all domestic business travel, while public employees account for 25 percent and other groups (students, pensioners, etc.) account for 5 percent. Public sector employees undertook about 50 percent more journeys in 1998 than in 1992, while the increase in the private sector was 35 percent in the same period. In other words the public sector has become of increased significance for air transport.

It's interesting to note that there are broad differences between journeys undertaken by those engaged in the private and public sectors. While more than a half of all journeys undertaken by public sector employees is concerned with courses and conferences, journeys taken by private sector employees are fairly evenly divided between courses/conferences, sales/purchases, and various forms of support services. Common to both groups is that leaders, particularly top management, are strongly over-represented among air passengers.

1.3 million domestic journeys are associated with the oil and gas activities, corresponding to almost one fourth of all business journeys by plane. 37 percent of these relate to travel to and from the work place. Those airports which have a particularly high proportion of journeys related to the oil/gas sector are Stord, Skien, Kristiansund, Stavanger, Sandefjord, Florø and Haugesund.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Siden 1972 har Luftfartsverket (LV) med jevne mellomrom finansiert en rekke reisevaneundersøkelser på rutefly i Norge. Formålet med dem har vært å supplere den løpende passasjerstatistikken 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. Transportøkonomisk institutt (TØI) har stått for gjennomføringen av alle de tidligere undersøkelsene.

Den foreliggende undersøkelsen er et samarbeidsprosjekt mellom LV og TØI. Den omfatter praktisk talt all rutetraffic med fly i Norge og mellom Norge og utlandet i perioden 1. september 1997- 31. august 1998. Selv om undersøkelsesperioden således består av fire måneder i 1997 og åtte måneder i 1998, vil vi likevel i denne rapporten for enkelhets skyld omtale den som *Reisevaneundersøkelsen på fly 1998*. Undersøkelsen gir dermed et bilde av situasjonen i norsk luftfart før åpningen av ny hovedlufthavn på Gardermoen.

Datainnsamlingen har vært svært omfattende, og utfylte spørreskjema fra til sammen 70 888 passasjerer avreist fra norske flyplasser gjør dette til den største reisevaneundersøkelsen på fly som noen sinne er gjennomført i Norge. I denne sluttrapporten fra prosjektet vil vi analysere hovedresultatene fra undersøkelsen og samtidig gjøre rede for opplegg og gjennomføring. Det er lagt vekt på å få fram utviklingen over tid ved å sammenligne med de tidligere undersøkelsene der dette har vært mulig. Særlig har det vært viktig å kaste lys over utviklingen på 1990-tallet.

1.2 Rapportens innhold

Først gis det i kapittel 2 en generell oversikt over infrastrukturen i norsk luftfart, det vil si lufthavnene og selskapene som betjener disse. Det er lagt vekt på å beskrive utviklingen de siste 10 år, som først og fremst kjennetegnes av en sterk liberalisering i europeisk luftfart. Trafikkutviklingen beskrives og kommenteres. Vi ser også på flytrafikkens funksjon i det totale transportbildet for lange reiser i Norge og for reiser til og fra utlandet.

Datagrunnlaget og det metodiske opplegget for undersøkelsen behandles i kapittel 3. Presentasjonen er såpass detaljert at det skal være mulig for en interessert leser å sammenligne med tilsvarende opplegg ved de tidligere undersøkelsene. Både selve det teoretiske opplegget for og den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen behandles. På grunnlag av dette gis det en konklusjon om hvor representativ undersøkelsen vurderes til å være.

I kapittel 4 belyses befolkningens bruk av flyreiser, både innenlands og til/fra utlandet. Ulike mål på reisetetthet, som reisefrekvens, kundegrunnlag og reisehyppighet, defineres og brukes for å analysere utviklingen over tid.

Kapittel 5 er hovedkapittel for de innenlandske flyreisene. Her diskuteres hovedtrekkene i reiseomfanget og det innenlandske reisemønsteret. Et viktig punkt er reiseformålet, som gir grunnlag for en inndeling i to delmarkeder, nemlig de arbeidsbetingede reisene og de private reisene. Med *arbeidsbetingede reiser* mener vi i denne rapporten alle reiser som foregår i forbindelse med arbeidet, her definert som *yrkesreiser*, og alle reiser som foregår til og fra arbeidet (pendling). Blant de øvrige analyseemner i dette kapitlet kan nevnes type billett, rabatter og hvem som betaler reisen. Det er også sett nærmere på hvem flybrukerne er (alder, kjønn o s v), hvor lenge de er borte på reisen og hvilke transportmidler de bruker til og fra lufthavnen. Hvorvidt passasjerene har vurdert andre transportmidler enn flyet er også studert, sammen med bruken av bonuskort.

Trafikken på rutene til og fra utlandet er behandlet i kapittel 6, som i hovedtrekk er bygd opp på samme måte som kapittel 5. I tillegg er det her lagt vekt på å beskrive trafikken på de viktigste utenlandsrelasjonene, spesielt de som funksjonerer som et knutepunkt (hub) for passasjerer som reiser mellom Norge og utlandet.

De arbeidsbetingede reisene er grundigere behandlet i kapittel 7. Det er spørsmålene om passasjerenes arbeidsområde, næringsgren, posisjon i virksomheten og hvorvidt reisen er tilknyttet olje-/gassvirksomhet som danner grunnlaget for en utvidet analyse av de arbeidsbetingede reisene. Reisene i offentlig virksomhet og reisene i det private næringsliv analyseres separat. I et underkapittel behandles de reisene som har tilknytning til aktiviteten på kontinentalsokkelen. Det ses også nærmere på en del forhold som har betydning for etterspørselen etter arbeidsbetingede reiser.

Kapittel 8 tar for seg Fornebu lufthavn spesielt. Reisen til og fra Fornebu analyseres med hensyn på valg av transportmiddel. Samtidig beskrives influensområdet for Fornebu lufthavn. Hensikten med dette kapitlet er å bidra med et grunnlag for sammenligning i senere undersøkelser som tar sikte på å analysere eventuelle endringer i tilbringertransport og influensområde når hovedflyplassen ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen.

Spørreskjemaet som ble brukt på innenlandsrutene er vist i vedlegg 1 og tilsvarende på utenlandsrutene i vedlegg 2.

Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 inneholder en mengde detaljert informasjon, hvorav bare en liten del blir presentert i denne rapporten. Ved henvendelse til Transportøkonomisk institutt vil det være mulig å få utført spesialkjøringer og eventuelt spesialanalyser for utvalgte relasjoner, lufthavner, delmarkeder o a. Luftfartsverket har dessuten gitt ut rapporter som gir hovedresultater for henholdsvis innenlandstrafikken og utenlandstrafikken på de enkelte lufthavner (Fugleberg 1999).

2 Flytrafikken i Norge

2.1 Lufthavner, selskaper og liberalisering

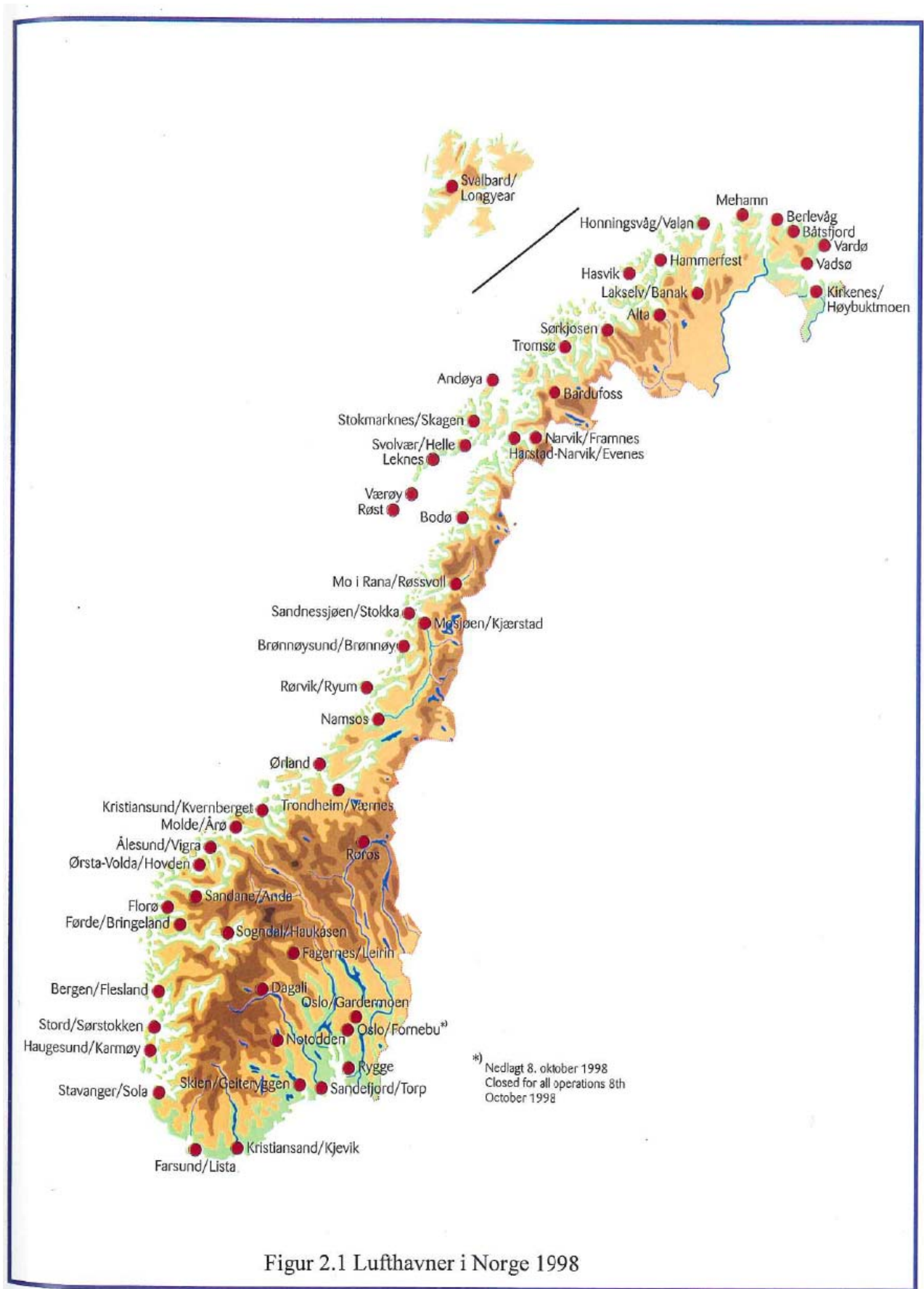
Rutemessig flytrafikk i Norge er om lag 50 år gammel, og disse årene er stort sett en historie om sammenhengende vekst og utvikling. Mens det i 1947 var fire lufthavner i Norge med ruteflyging, er det i dag 53 lufthavner med ruteanløp, inkludert lufthavnen i Longyearbyen. Lian (1989) og Rideng (1993) har gitt oversikter over utviklingen i norsk luftfart fram til om lag 1990. De siste 10 årene er det ikke blitt bygd noen ny lufthavn i Norge. 8. oktober 1998 ble Fornebu nedlagt og erstattet av Gardermoen, som i mellomtiden var blitt sterkt utvidet og ombygd. Gardermoen har nå status som landets hovedlufthavn. Figur 2.1 viser en oversikt over alle landets lufthavner i 1998.

Luftfartsverket er Statens fagorgan innen sivil luftfart og er en forvaltningsbedrift underlagt Samferdselsdepartementet. Luftfartsverket eier og driver 44 av landets lufthavner og har i tillegg ansvar for flysikringstjenesten på de øvrige plasser. 18 av landets lufthavner har status som stamlufthavner og forbindelsene mellom disse plassene utgjør stamrutenettet. De øvrige plassene har status som regionale lufthavner.

Tradisjonelt har det vært tre "tunge" aktører i norsk innenlandsk luftfart, SAS, Braathens og Widerøes flyveselskap. I den tiden denne undersøkelsen ble gjennomført, nemlig fra 1. september 1997 til 31. august 1998, er fortsatt disse tre selskapene de klart dominerende. Tre mindre selskap, Coast Air, Teddy Air/Golden Air og Stord Air hadde nisjer i markedet. I august 1998 kom Color Air inn på markedet, men for sent til at deres flyginger omfattes av denne undersøkelsen. Selskapet la ned sin virksomhet ultimo september 1999.

Flytrafikken har tradisjonelt vært strengt regulert av myndighetene. Trafikken mellom de enkelte land ble vanligvis regulert gjennom bilaterale avtaler. På slutten av 1970-tallet ble imidlertid liberaliseringen startet i USA. I Europa kom dereguleringen i gang i EU's regi på slutten av 1980-tallet. Endringsprosessen har gått gradvis gjennom fremleggelsen av tre såkalte "luftfartspakker", hvorav den siste ble vedtatt i juni 1992. Lian (1993) gir en mer detaljert oversikt over denne prosessen.

Luftfartspakke 3 omfatter all flyvning innenfor avtaleområdet, ikke bare internasjonale flyvninger. Avtalen omfatter regler for å etablere flyselskap, regler om ruteadgang og om prissetting. Alle selskap som tilfredsstiller visse teknisk/operative og økonomiske krav har rett til å drive luftfart i EU/EØS-området. Med visse overgangsregler gir avtalen mulighet for selskapene til å fly mellom alle lufthavner i avtaleområdet. Dersom det er vanskelig å etablere passende flytilbud mellom og til/fra regionale lufthavner på kommersiell basis, åpnes det for muligheter til å gi ett selskap enerett til flyvninger på en rute eller et



ruteområde for en periode på tre år. En slik enerett må imidlertid legges ut på anbud i avtaleområdet. Det er fri prissetting innenfor hele området, dog med et forbehold om å kunne gripe inn dersom det tas "urimelig" høye eller lave priser.

EUs luftfartspakke 3 ble gjort gjeldene for Norge andre halvår 1993 gjennom en luftfartsavtale mellom Norge/Sverige og EU. Denne avtalen ble senere avløst av EØS-avtalen, der det gjøres klart at luftfartspakke 3 omfatter hele EØS-området. 16. august 1993 ble det åpnet for konkurranse på utenlandsrutene, og 1. april 1994 ble også innenlandsrutene omfattet av fri konkurranse. Tre år senere ble det meste av Widerøes kortbanenett lagt ut på anbud, i henhold til bestemmelsene i luftfartspakke 3. Widerøes flyveselskap vant dette anbudet, som gjelder for tre år. Ny anbudskonkurranse ble avholdt sommeren 1999, der resultatet ble at Widerøe fortsatt beholder det meste av sitt rutenett også etter 1. april 2000.

Rammevilkårene for norsk luftfart er altså vesentlig endret i løpet av den tiden som er gått siden forrige reisevaneundersøkelse i 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. Når det gjelder trafikken til land utenfor EU/EØS-området, er denne fortsatt regulert, som regel i form av bilaterale avtaler mellom myndighetene i de aktuelle land.

2.2 Trafikkutviklingen 1992-1998

Som mål for trafikkutviklingen velger vi å bruke Luftfartsverkets statistikk over flybevegelser og passasjerer. Denne statistikken utgis hver måned og samles også i en årsstatistikk (Luftfartsverket 1998). Utgangspunktet for Luftfartsverkets statistikk er registreringer ved lufthavnene, der både ankommende og avreiste passasjerer registreres. Dessuten registreres også antall passasjerer som mellomlander og skal videre med samme fly (transit), og passasjerer som skal reise videre fra en lufthavn med et annet fly (transfer). Grunnlaget for disse registreringer er oppgaver fra flyselskapene som igjen bygger på opplysninger på billetten.

I denne rapporten er vi blant annet interessert i *antall reiser med fly*. Vi definerer en flyreise som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybytte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis. Denne definisjonen av en flyreise muliggjør bruk av Luftfartsverkets statistikk for antall passasjerer kommet og reist, i det de som mellomlander eller bytter fly ikke er inkludert i disse tallene. For å beregne antall flyreiser for landet under ett kan vi derfor bruke antall *komet og reist* innenlands for alle lufthavner og dele på to, mens vi for utenlandstrafikken bruker antallet kommet og reist for alle plasser direkte. Tabell 2.1 viser utviklingen i rutetrafikken innenlands og til/fra utlandet i perioden 1982-1998. Chartertrafikken kommer i tillegg. Vi har valgt å gi tall for 1982, 1987, 1992 og 1998 fordi Luftfartsverket i disse årene finansierte egne reisevaneundersøkelser.

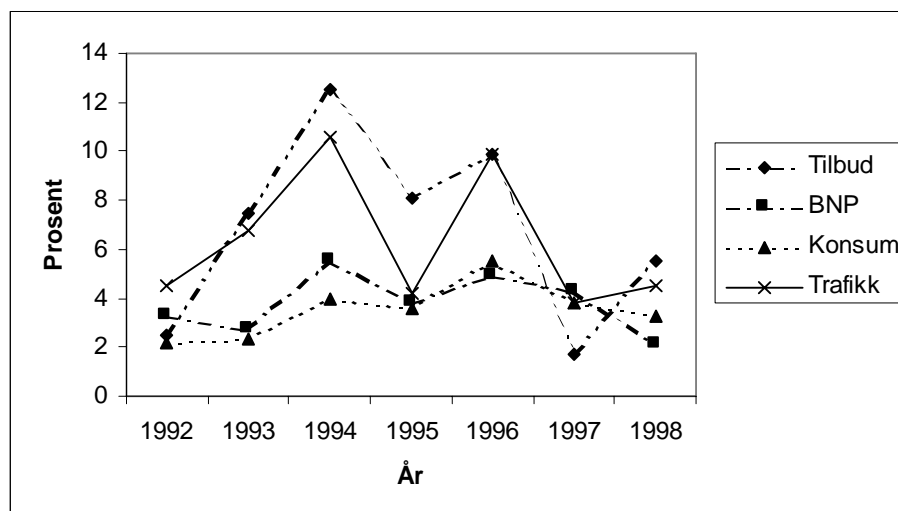
Tabell 2.1: Reiser med rutefly innenlands og til/fra utlandet de årene det er gjennomført reisevaneundersøkelser, 1982, 1987, 1992 og 1998. Tusen reiser. Endring i prosent siden forrige reisevaneundersøkelse.

Domestic and international air travel. 1982, 1987, 1992 and 1998. Thousand journeys. Change in Percent.

	1982	1987	Endring 1982-1987	1992	Endring 1987-1992	1998	Endring 1992-1998
Reiser i alt	5 355	8 437	56 %	9 923	18 %	15 349	55 %
–innland	3 414	5 575	63 %	6 440	16 %	9 447	47 %
–utland	1 941	2 862	47 %	3 483	22 %	5 902	69 %

Det ble altså i 1998 foretatt nesten 9,5 millioner enkeltreiser innenlands med fly og 5,9 millioner reiser til og fra utlandet. Dette innebærer en meget sterk vekst i trafikken forhold til nivået seks år tidligere. Veksten har vært særlig sterk på utenlandsreisene, der volumet har økt med nesten 70 prosent på disse seks årene. Tabellen viser ellers at det også var sterk vekst i trafikken i perioden 1982-1987, men den gang var veksten sterkest på innland. I femårsperioden 1987-1992 var veksten mer moderat, både på innland og utland.

I figur 2.2 ser vi nærmere på den årlige veksten i trafikken og tilbudet for innenlandsk ruteflyging i perioden 1992-1998. Trafikken måles i antall flyreiser og tilbudet i disponible setekilometer. På figuren er også vist den årlige volumveksten i BNP og konsum i husholdningene for samme periode.



Figur 2.2: Årlig vekst i tilbudte setekilometer innenlands (Tilbud), volumvekst i BNP (BNP), volumvekst i private husholdningers forbruk (Konsum) og tallet på reiser innenlands (Trafikk) i perioden 1992-1998.

Annual increase in domestic seat-kilometres (capacity), volume growth in GNP, volume growth in household consumption and number of domestic journeys in the period 1992-1998.

Vi ser at tilbudet økte sterkt i perioden 1993-1996, mens tilbudsøkningen var mer moderat i de to siste årene av perioden. Også trafikken har økt i disse årene, mest i 1994 og 1996. Samlet sett økte trafikken i perioden med 47 prosent, mens

tilbudsoekningen målt i antall tilbudte setekilometer lå på 54 prosent. Dette skulle tilsi at det har vært en nedgang i den gjennomsnittlige kabinfaktoren på om lag tre prosentpoeng.

Veksten i BNP og veksten i private husholdningers konsum har vært jevnere i hele perioden og har dessuten ligget på et lavere nivå. Samlet volumvekst for BNP i perioden var 26 prosent og for konsum i private husholdninger 25 prosent. Dette betyr at *veksten i flytrafikken har vært omtrent dobbelt så stor som den økonomiske veksten.*

2.3 Flyets funksjon og plass i transportbildet

Flyet fikk betydning som rutegående transportmiddel i Norge i de første årene etter annen verdenskrig. Siden den gang har flytrafikken utviklet seg til å bli det viktigste transportmiddel på lange reiser i Norge og mellom Norge og utlandet. Det kan være naturlig å dele flyets korte historie i Norge inn i fire perioder:

1. 1946-1967. I denne perioden ble nettet av stamlufthavner utbygd og ruter mellom disse lufthavnene etablert. Stamflyrutenes hovedfunksjon er å sørge for rask og sikker persontransport mellom landsdelene i Norge og mellom Norge og utlandet.
2. 1968-1983. I løpet av disse 15 årene ble stamlufthavnene supplert med en rekke kortbaneplasser på Vestlandet, Trøndelag og i Nord-Norge, som etter hvert ble tilknyttet Widerøes rutenett. Hensikten med utbyggingen var dels å sørge for tilbringertransport til stamrutenettet, dels å bedre transportmulighetene innenfor det enkelte fylke og den enkelte landsdel.
3. 1984-1993. I denne perioden ble de første sekundærrutene utenom Widerøes kortbaneruter etablert. Rutene mellom Torp ved Sandefjord og byene på Vestlandet er eksempel på slike. Disse rutene dekker transportbehov som ikke ble tilfredsstilt verken ved stamrutene eller kortbanerutene, for eksempel etterspørsel etter transport til og fra helikopterbasene som ble brukt i trafikken på Kontinentalsockelen. Chartertrafikk i forbindelse med satsinger innenfor reiselivet var også aktuelt (Leirin). For øvrig fikk man i denne perioden de første tegn til den deregulering av luftfarten som senere skulle komme for fullt, blant annet i form av såkalte parallellkonsesjoner.
4. 1994 og senere. Denne perioden kjennetegnes av en utvikling mot full liberalisering og deregulering av lufttransporten innenlands og innenfor EU/EØS samarbeidet. Dette førte blant annet med seg en sterk økning av både tilbud og etterspørsel. Men den kjennetegnes også av at det norske flyrutenettet nå synes ferdig utbygd, i hvert fall for overskuelig framtid. Det ble ikke bygget noen nye lufthavner i perioden, bortsett fra at Fornebu er erstattet av en utvidet Gardermoen. Det er også etablert få nye ruter innenlands, ekspansjonen har stort sett skjedd ved høyere frekvens og flere selskap på de etablerte rutene. Utenlands er det etablert en del nye direkte forbindelser, men de fleste av disse må sies å være marginale i den forstand at de har lav frekvens og beskjeden trafikk.

Målt som andel av alle reiser som foretas innenlands, spiller flyreisene selvfølgelig en relativt beskjeden rolle, fordi de fleste av våre reiser er svært korte. Måler vi i utført transportarbeid, blir bildet et litt annet. Tabell 2.2 viser hvordan markedsandelene for de enkelte transportmåter har utviklet seg i perioden 1946-1998. Lufttransporten utfører nå sju prosent av persontransportarbeidet her i landet, og dette er mer enn det som foregår på bane og sjø til sammen. Det er også verdt å merke seg at denne veksten for flytransporten i perioden etter 1990 har gått på bekostning av vegtransporten, ikke på bekostning av andre kollektive transportmidler.

Tabell 2.3 viser at lufttransporten i alle perioder etter krigen har vokst sterkere enn noen andre transportmåter. På 1980-tallet vokste lufttransporten nesten dobbelt så raskt som transporten med bil målt i utført transportarbeid, på 1990-tallet nesten fem ganger så raskt. De siste 20 årene har den gjennomsnittlige årlige vekst i lufttransporten innenlands ligget på mellom seks og sju prosent. Ingen andre transportmidler er i nærheten av denne sterke veksten, nærmest kommer bane (tog, trikk og forstadsbane) med tre prosent årlig vekst.

Tabell 2.2: Innenlandsk persontransportarbeid etter transportmåte. 1946-1998. Prosent.
Domestic passenger transport work by mode of transport. 1946-1998. Percent.

År	I alt	Sjø	Bane	Veg	Luft
1946	100	10	45	45	0
1960	100	5	19	75	1
1970	100	2	8	88	2
1980	100	1	7	88	4
1990	100	1	5	89	5
1998	100	1	5	87	7

Tabell 2.3: Årlig prosentvis vekst i det innenlandske persontransportarbeid etter transportmåte. 1946-1998.

Annual percentage growth in domestic passenger work by mode of transport. 1946-1998.

År	I alt	Sjø	Bane	Veg		Luft
				I alt	Personbil	
1946-1960	6,9	1,5	0,6	10,9	11,4	27,8
1961-1970	8,3	1,2	-1,5	10,0	14,1	21,1
1971-1980	4,7	0,5	3,6	4,7	5,5	8,9
1981-1990	2,8	-0,4	-1,2	3,0	3,4	6,1
1991-1998	1,9	-0,4	3,0	1,5	1,2	6,7

Når vi skal sammenligne lufttransporten med andre transportmidler, er det likevel mest interessant å gjøre dette på avstander der flyet er et aktuelt tilbud. De fleste flyreiser går på relasjoner over 300 kilometer, og tabell 2.4 viser markedsandelene for de enkelte transportmidler for reiser over 300 kilometer, som vi i denne sammenheng definerer som *lange reiser*.

Tabell 2.4: Enkeltreiser lengre enn 300 kilometer. 1970-1998. Reiser i alt og prosentfordeling etter transportmiddel.

Journeys exceeding 300 km by mode of transport. 1970-1998. .

	1970	1980	1990	1998
Reiser i alt	7,2 mill	11,9 mill	21,1 mill	23,7 mill
I alt	100	100	100	100
Skip	1	1	1	2
Jernbane	14	14	7	7
Fly	14	18	26	35
Buss	3	2	1	2
Personbil	68	65	65	54

Det har i løpet av perioden 1970-1998 skjedd store endringer i både omfang og transportmiddelfordeling på lange reiser. For det første har det vært en sterk økning i tallet på lange reiser, særlig sterk var veksten på 1980-tallet. Det foretas i dag nesten 24 millioner lange reiser, og dette er mer enn tre ganger så mange som i 1970. Og mens mer enn to tredjedeler av de vel 7 millioner enkeltreiser i 1970 ble foretatt med personbil, er andelen i dag sunket til om lag 54 prosent. Flyet har økt sine markedsandeler jevnt og sikkert gjennom hele perioden, og mer enn hver tredje lange reise går i dag med fly. Toget tapte mye av sin posisjon på 1980-tallet, mens båt og buss bare har små andeler av reisene over 300 kilometer.

Når det gjelder reiser til og fra utlandet, er flyets posisjon enda sterkere. Spesielt gjelder dette for reiser til land som ligger et stykke unna. Tabell 2.5 viser antall enkeltreiser mellom Norge og utlandet i årene 1980, 1990 og 1998 (tall for reiser på veg finnes bare for 1998). Siden 1980 har antall flyreiser mellom Norge og utlandet blitt tredoblet. Og selv om det fortsatt er dobbelt så mange bilreiser til og fra utlandet som flyreiser, må vi huske at mange av disse bilreisene er korte handleturer som ofte går bare et lite stykke over grensen til nabolandet.

Tabell 2.5: Reiser til og fra utlandet (fly inkluderer både rute og charter) etter transportmiddel ved grensepassering. 1980, 1990 og 1998. Tusen enkeltreiser.

International travel by mode of transport. 1980, 1990 and 1998. Thousand journeys (one-way).

	1980	1990	1998
I alt	5 160	8 860	29 018
Ferge	2086	4 138	6 318
Tog	620	299	110
Fly	2 454	4 423	7 590
Bil og buss			15 000

Det kan altså konkluderes med at flyet i løpet av de siste femti år har vokst fram til å bli *det viktigste transportmiddel på lange reiser*, både innenlands og til/fra utlandet. Norges langstrakte geografi og vår posisjon i Europa gjør at det er vanskelig å tenke seg et moderne Norge uten flytransport. Faktisk er det få land i Europa der flyet har en så sterk posisjon i persontransporten som i Norge.

3 Datagrunnlag og metode

3.1 Tidligere undersøkelser

Siden 1972 har Transportøkonomisk institutt gjennomført reisevaneundersøkelser på fly etter oppdrag fra Luftfartsverket, som har finansiert undersøkelsene. Formålet med disse har vært å skaffe fram strukturdata om passasjerene og deres reisemønster og reiseadferd, og på denne måten supplere den løpende passasjerstatistikken, som gir omfangstall. Resultatene av undersøkelsene har vært mye brukt i forbindelse med trafikkprognoser, planer for lufthavnene, ruteplanlegging o s v.

De tidligste undersøkelsene omfattet bare stamflyrutene og ble gjennomført i 1972, 1977 og 1982 (Stabæk 1983). For kortbanerutene ble det gjennomført egne undersøkelser i 1976 og 1984 (Stabæk 1985). I 1987 ble det gjennomført en undersøkelse som omfattet all innenlandsk ruteflyging (Stabæk 1988). Dessuten ble det gjennomført en egen undersøkelse på SAS' utenlandsruter i 1986 (Stabæk 1987) og en undersøkelse på charterfly i 1987 (Rideng 1988). Den siste reisevaneundersøkelsen på fly ble gjort i 1992 og omfattet all ruteflyging på innland og utland (Rideng 1993).

Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 omfatter i prinsippet all ruteflyging i Norge og mellom Norge og utlandet. Undersøkelsen er lagt opp slik at den i størst mulig grad er sammenlignbar med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med undersøkelsen i 1992. Det betyr for eksempel at svarkategoriene på de enkelte spørsmål er valgt slik at de samsvarer eller er sammenlignbare med de tidligere undersøkelsene.

Det metodiske opplegget er i hovedtrekk det samme i 1998 som i 1992, selv om det på noen punkter har vært nødvendig å gjøre endringer. Dette kommer vi tilbake til i kapittel 3.2. Men 1998-undersøkelsen er langt mer omfattende enn de tidligere undersøkelsene har vært. Dette gjelder både antall deltakende selskaper, hvor mange relasjoner som er representert og utvalgets størrelse innenfor hver relasjon. 1998-undersøkelsen er derfor uten tvil den største og mest representative reisevaneundersøkelsen på fly som er gjennomført her i landet.

3.2 Opplegg og gjennomføring

3.2.1 Populasjon

En undersøkelses populasjon kan generelt defineres som den mengde enheter (for eksempel individer, husholdninger, kjøretøyer etc.) som vi ønsker informasjon om. Populasjonen i denne undersøkelsen defineres som *alle flyreiser i Norge eller til/fra Norge som ble gjennomført i undersøkelsesperioden 1. september 1997- 31.*

august 1998. Unntatt er flyreiser som foretas av barn yngre enn 12 år. En flyreise defineres da på samme måte som i kapittel 2.2, nemlig som en reise med fly fra en lufthavn til en annen lufthavn, eventuelt med flybryte (uten annet opphold enn det som er nødvendig for omstigning) eller mellomlandinger underveis. En del av reisen kan også foregå med helikopter. Til enhver reise i populasjonen er knyttet en person, og summen av alle disse personene utgjør en teoretisk "bestand" eller gruppe av personer. Bestanden er teoretisk fordi den bare avspeiler hvem som har foretatt reisene, og fordi hver person teller med en tyngde som er lik det antall reiser vedkommende har foretatt i løpet av undersøkelsesperioden, når det skal relateres til populasjonen av reiser.

De som reiser på barnebillett (under 12 år) er ikke med i populasjonen. I følge flyselskapene dreier dette seg om 4-5 prosent av det totale antall solgte billetter.

3.2.2 Stratifisering og utvalgsplan

Reisene både innenlands og til/fra utlandet foregår på bestemte ruter eller relasjoner. Noen relasjoner er svært viktige og har kanskje flere hundre tusen reisende i året, mens andre er små med ned til bare en ukentlig flyavgang i hver retning. Fordi de enkelte ruter og ruteområder har så ulik trafikk, er det ønskelig å variere utvalgsprosenten mellom disse. Utvalgsprosenten er definert som antall informanter i prosent av antall enheter (her: reiser). Dette er ønskelig for å få et visst antall informanter fra alle relasjoner. På ruten Oslo-Trondheim trenger vi for eksempel ikke å intervju en så stor andel av de reisende som på ruten Kirkenes-Vadsø, da den førstnevnte rute har langt høyere trafikk tall.

Det vanlige er derfor å stratifisere utvalget. Å stratifisere vil si å dele inn populasjonen i flere deler eller *strata*, og deretter trekke et utvalg separat for hvert stratum. På denne måten oppnår en også mindre stokastisk usikkerhet gitt samme antall observasjoner enn om en trekker direkte fra hele materialet. Forutsetningen er at enhetene innenfor hvert stratum hver for seg har mindre variasjonsbredde enn i hele materialet.

Vi laget derfor en *utvalgsplan* der vi delte populasjonen inn i ruter eller ruteområder. De aller fleste relasjoner innenlands ble skilt ut som egne strata, men for noen mindre ruter på kortbanenettet var det av praktiske grunner nødvendig å samle rutene i ruteområder. Alle utenlandsrelasjoner er definert som egne strata. Innenfor hvert stratum skal hver reise (passasjer) ha samme sannsynlighet for å bli valgt ut til intervju. Av praktiske grunner er det naturlig å bruke flyavganger (flights) som enhet i stedet for reiser, fordi det er rasjonelt og økonomisk å intervju alle (eller de fleste) personer ombord på samme fly. Dette endrer ikke forutsetningen om lik sannsynlighet for alle passasjerer til å komme med i utvalget.

Det er også viktig å fordele flyavgangene over alle ukedager og tidspunkter på døgnet, slik at en får et representativt bilde av trafikken. Det er særlig viktig fordi forholdet mellom yrkestrafikk og fritidstrafikk varierer etter ukedag og tidspunkt på dagen.

3.2.3 Tidspunkter for intervjuing

Ved de tidligere undersøkelser har intervjuingen blitt gjennomført i løpet av *en* bestemt uke. Denne uken ble valgt slik at den ble antatt å representere årstrafikken best mulig. I 1992 hadde en gode erfaringer med å intervjuer over fire ulike uker i løpet av året. Vi valgte derfor også denne gang å foreta intervjuene i løpet av flere uker fordelt over undersøkelsesperioden 1. september 1997- 31. august 1998. Tabell 3.1 viser i hvilke perioder datainnsamlingen på innenlandsrutene ble gjennomført.

Tabell 3.1: *Undersøkelsesperioder og antall svarskjema på innenlandsrutene.*

Survey periods and number of respondents for domestic routes.

Undersøkelsesperiode innland	Antall skjema	Merknader
11/10-17/10 1997	29 496	
12/3-18/3 1998	3 592	Ikke Braathens ruter
18/4-24/4 1998	2 156	Kun Braathens ruter
1/8-7/8 1998	5 404	
Alle fire uker	40 648	

Som vi ser er undersøkelsen i oktober 1997 den klart største på innland. Nesten tre fjerdedel av alle intervjuene på innenlandsrutene ble foretatt denne uken. Vinteren 1998 ble undersøkelsen gjennomført 12. mars-18 mars, unntatt på Braathens ruter, som ble tatt en drøy måned senere. Sommertrafikken ble undersøkt i første uke i august. Til sammen ble det foretatt mer enn 40 000 intervjuer på de innenlandske rutene. Tabell 3.2 viser i hvilke perioder datainnsamlingen på utenlandsrutene ble gjennomført.

Tabell 3.2: *Undersøkelsesperioder og antall svarskjema på utenlandsrutene.*

Survey periods and number of respondents for international routes.

Undersøkelsesperiode utland	Antall svar	Merknader
12/4-18/4 1997	10 269	Kun Fornebu
13/9-19/9 1997	13 439	
12/3-18/3 1998	2 102	Ikke Braathens ruter
18/4-24/4 1998	622	Kun Braathens ruter
1/8-7/8 1998	3 808	
Alle fem uker	30 240	

Her var septemberundersøkelsen 1997 den største, tett fulgt av undersøkelsen på Fornebu i april samme år. På utenlandsrutene ble det for hele året foretatt noe over 30 000 intervjuer. Samlet for innland og utland inneholder datamaterialet dermed 70 888 intervjuer, noe som betyr at dette er den klart største reisevaneundersøkelse på fly som er gjennomført i Norge noen gang.

3.2.4 Selskaper

Alle selskaper som har noen betydning for flytrafikken på norske lufthavner er representert i undersøkelsen, også de mindre selskapene. På innland er, foruten "de tre store" Braathens, SAS og Widerøes flyveselskap, også de mindre selskapene Air Stord, Coast Air, Teddy Air/Golden Air med. Color Air startet med sin rutetrafikk 7. august 1998, som var siste dagen på siste undersøkelsesuke. Dette selskapet er derfor ikke inkludert i undersøkelsen.

Når det gjelder utenlandstrafikken er også selskapene bredt representert. Følgende selskaper er de viktigste: SAS, Braathens, British Airways, Maersk Air, Lufthansa, KLM, Icelandair, Widerøe, Finnair, Ryan Air, British Midland, Air UK, Air France og Sabena. I tillegg er det gjennomført intervjuer hos en rekke andre selskaper som flyr på Norge, men i mindre omfang.

3.2.5 Spørreskjema

Innland

Spørreskjemaet for innland er trykt i vedlegg 1. Det er på tre A-5 sider, med en engelskspråklig kortversjon på den fjerde siden. Ved utformingen av skjemaet er det lagt vekt på at resultatene i størst mulig grad skal være sammenlignbare med de tidligere undersøkelsene, først og fremst med 1992-undersøkelsen. Men det har også vært plass til å ta inn noen nye spørsmål. Den norske versjonen har følgende innhold (en E i parentes betyr at spørsmålet er med også i den engelske versjonen):

- Dag for utfylling
- Ombordstigningslufthavn (E)
- Oppmøtetid på lufthavn
- Transportmiddel brukt til lufthavnen, eventuelt transfer fra en annen lufthavn
- Avstigningslufthavn (E)
- Transportmiddelvalg fra denne lufthavnen, eventuelt fly videre
- Bosted (postnr, sted, land) (E)
- Besøkssted (postnr, sted, land) (E)
- Er du på utreise, hjemreise eller på del av rundtur?
- Reisens varighet
- Reisens hovedformål (E)
- Eventuelle alternative transportmidler som er vurdert
- Hvem betaler reisen?
- Hvilken type billett har du? (E)
- Hva bestemte valget av flyselskap?
- Antall flyreiser med rutefly siste 12 måneder, privat og i arbeid
- Bonuskort og betydning for valg av selskap
- Kjønn og alder (E)
- Hovedbeskjeftigelse

- For de som er yrkesaktive er det også spurt om arbeidsområde, om en har en ledende stilling eller ikke, næringsgren og om reisen er tilknyttet olje-/gassvirksomhet (E)

De fleste av disse spørsmålene har også blitt stilt ved de tidligere undersøkelsene. Men flere av dem nye. Det gjelder spørsmålet om hvor lang tid før flyavgang en møtte opp på lufthavnen. Nytt er også spørsmålet om en er på utreise, hjemreise eller del av en rundreise, dette er nyttig for å vite om det er en generert eller attrahert reise fra lufthavnen der intervjuet skjer. Det er heller ikke tidligere blitt spurt om hva eller hvem som bestemte valget av flyselskap. Spørsmålet om hvor mange reiser informanten har foretatt de siste 12 måneder ble stilt også i 1992, men da ble det ikke skilt mellom private reiser og reiser i arbeid. Også spørsmålene om bonuskort er nye, i 1992 var disse kortene på langt nær så utbredt som i dag. Endelig er de fire spørsmål til slutt i skjemaet som bare skal besvares av dem som er yrkesaktive, også nye, se siste punkt i oversikten over skjemaets innhold.

Et spørsmål er tatt ut på innlandsskjema, nemlig spørsmålet om personlig inntekt og husholdsinntekt. Dette skyldes at resultatene fra spørsmålet er vanskelige å tolke, blant annet fordi det er en høy andel som ikke svarer på dette spørsmålet. Det oppfattes i noen grad sensitivt å spørre om inntekt, og noen få misliker dette så sterkt at de kaster skjemaet i stedet for å levere det tilbake.

Utland

Spørreskjemaet for utland er trykt i vedlegg 2. Det er på to A-5 sider og det ble trykket i seks språkversjoner: Norsk, svensk, finsk, engelsk, tysk og fransk. Også her er det lagt vekt på at resultatene i størst mulig grad skal være sammenlignbare med de tidligere undersøkelsene. Men det har også vært plass til å ta inn noen nye spørsmål, tilsvarende de som ble tatt med på innenlandsskjemaet. Utenlandsskjemaet har følgende innhold:

- Dag for utfylling
- Ombordstigningslufthavn
- Oppmøtetid på lufthavn
- Transportmiddelvalg til denne lufthavnen, eventuelt transfer fra annen lufthavn
- Avstigningslufthavn
- Eventuell transfer videre ved første ankomst i utlandet
- Bosted (postnr, sted, land)
- Besøkssted (sted, land)
- Reisens varighet
- Hvem betaler reisen?
- Hvilken type billett har du og hva kostet den?
- Reisens hovedformål
- Antall flyreiser til/fra Norge med rutefly siste 12 måneder, privat og i arbeid
- Kjønn og alder

- Hovedbeskjeftigelse
- For de som er yrkesaktive er det også spurt om arbeidsområde, om en har en ledende stilling eller ikke, om reisen er tilknyttet olje-/gassvirksomhet, om hvem som bestemte valg av flyselskap og om bonuskort og betydningen av dette for valg av selskap
- Det er spurt om årlig bruttoinntekt for de som besvarte den norske språkversjonen av skjemaet.

3.2.6 Praktisk gjennomføring og svarprosent

Denne undersøkelsen er et samarbeidsprosjekt mellom Luftfartsverket (LV) og Transportøkonomisk institutt (TØI). De norske flyselskapene og enkelte utenlandske selskaper har også medvirket. LV har finansiert undersøkelsen og ledet arbeidet. TØI har bidratt med planleggingen, spesielt når det gjelder utformingen av spørreskjema, stratifisering av populasjonen og utarbeiding av utvalgsplan. TØI har også i samarbeid med LV klargjort datafilene og blåst opp materialet, samt skrevet denne rapporten. Flyselskapene har samarbeidet om det praktiske arbeidet med datainnsamlingen og bidratt med passasjerstatistikk som grunnlag for oppblåsing.

Publikum ble informert om undersøkelsen ved plakater som ble satt opp i avgangshallene og ved utgangen til flyene. Intervjuingen av passasjerene skjedde i hovedsak på to måter. Mest vanlig var det med såkalte "boarding-intervju", dvs at passasjerene fikk utdelt et spørreskjema når de gikk ombord i flyet, for deretter å fylle det ut under reisen og levere det til kabinbetjeningen. Dette ble gjennomført på de fleste avgangene til de norske selskapene og på noen av Lufthansas og Swissairs avganger. For de øvrige avganger, der en ikke hadde avtaler med flyselskapene, ble skjemaet presentert for passasjerene i området ved "gate" etter hvert som de reisende ankom. De ble så anmodet om å fylle det ut og legge det i en kurv ved disken før de gikk om bord i flyet. Det var også mulig for passasjerer som kom rett før flyavgang å ta med seg skjemaet ombord, fylle det ut og returnere det i posten ved hjelp av en spesiell returkonvolutt som da ble utdelt sammen med skjemaet.

Selve utdelingen og innsamlingen av spørreskjema på lufthavnene ble dels gjennomført av innleid mannskap, dels av LV's egne folk. Gjennomføringen gikk stort sett meget bra og materiell ble delt ut på de aller fleste av de ruteavgangene som var trukket ut. Enkelte ganger kunne forsinkelser og andre uregelmessigheter i forhold til oppsatt ruteplan skape problemer for mannskapene, noe som blant annet førte til færre informanter enn forventet på enkelte avganger.

For å kunne beregne nøyaktige svarprosent for undersøkelsen er en avhengig av å få gode data for de enkelte avganger fra selskapene. LV har gjort dette for undersøkelsesuken på Fornebu i april 1997, som bare omfattet ruter til utlandet. Svarprosenten, definert som antall besvarte skjema i prosent av antall skjema som ble tilbudt flypassasjerene, ble da beregnet til 59. Tilsvarende svarprosent på Fornebu i undersøkelsen september 1997 ble beregnet til 47 prosent. Den lavere svarprosenten i den siste undersøkelsen skyldes trolig at det av ressursmessige hensyn var lagt opp til et tettere program for intervjumannskapet i september enn i april. Dermed ble man mer sårbar for frafall og tidsnød ved forsinkelser o.l. Ved

den store innenlandsundersøkelsen i oktober 1997, er svarprosenten beregnet til 55. For undersøkelsesukene i 1998 er det ikke beregnet svarprosent. Det er likevel liten grunn til å tro at disse skiller seg vesentlig fra svarprosentene i 1997. Vi konkluderer derfor med at svarprosenten samlet både for innland og utland ligger i nærheten av 55 prosent.

Sammenlignet med de tidligere reisevaneundersøkelsene på fly er svarprosenten i 1998 relativt lav. Den har tidligere ligget mellom 60 og helt opp i 80 prosent. Dette har først og fremst sammenheng med at den praktiske gjennomføringen ved disse undersøkelsene var noe annerledes. Tidligere ble spørreskjemaene som regel delt ut om bord i flyet og samlet inn av flypersonalet. Våre undersøkelser i 1992 viste at dette gir et større incitament til å besvare skjemaet, samtidig som en også har bedre tid når en er kommet om bord i flyet. Ved undersøkelsen i 1998 var det dessverre ikke mulig å få til en avtale med selskapene om deres aktive medvirkning om bord i flyene.

En svarprosent på 51 er likevel akseptabel dersom en er noenlunde sikker på at frafallet ikke er selektivt, d v s at den gruppen som ikke har besvart skjemaet skiller seg fra den gruppen som har besvart på en systematisk måte som har betydning for resultatene for en eller flere variable. I denne undersøkelsen kunne en for eksempel tenke seg at en del av dem som reiser på forretningsreise møter opp i siste liten til flyavgang, slik at de ikke rekker å fylle ut skjemaet og dermed blir dårligere representert i undersøkelsen enn de som reiser på privat reise. En annen tenkbar form for systematisk frafall kunne være at utlendinger i større grad nektet å svare på skjemaet, blant annet på grunn av språkvanskeligheter. Disse problemene diskuteres nærmere i avsnitt 3.3.1.

Ved siden av den generelle svarprosenten, målt som utfylte skjema i prosent av tilbudte skjema, er svarprosenten på de enkelte spørsmål også av stor betydning. Det er selvsagt viktig at utfyllingen er mest mulig komplett, slik at andelen ubesvart på enkeltspørsmålene blir lavest mulig. Hovedinntrykket er at informantene har fylt ut spørreskjemaet på en seriøs og grundig måte. For de fleste spørsmål ligger andelen uoppgitt mellom 1 og 7 prosent. Unntaket er spørsmålet om reisens pris, som bare ble stilt på utenlandsavgangene. Her er det hele 30 prosent som ikke har besvart dette spørsmålet.

Vi vet fra tidligere undersøkelser at spørsmålet om besøkssted ofte er dårligere besvart enn de øvrige spørsmål. På innland er det denne gang "bare" åtte prosent som ikke har besvart spørsmålet om besøkssted eller besvart det så uklart at det ikke er mulig å bestemme hvilken kommune vedkommende informant har besøkt. Dette regner vi som tilfredsstillende sammenlignet med de tidligere undersøkelser. Når det gjelder avgangene til og fra utlandet, viser det seg at hver femte utlending ikke har besvart spørsmålet om hvilket sted i Norge vedkommende skal besøke. Dette er om lag samme andel som ved undersøkelsen i 1992.

Konklusjonen må bli at vi regner alle spørsmålene som tilfredsstillende besvart med unntak av spørsmålene om reisesens pris. Dette spørsmålet har vi derfor ikke gjort bruk av i analysen. Vi tar også forbehold om at besøksstedet i Norge for utenlandske besøkende i noen grad kan være unøyaktig oppgitt eller altså ikke oppgitt i det hele tatt.

Samtlige utfylte spørreskjema er gjennomgått og kodet manuelt, og deretter er opplysningene punchet. Det var svar på spørsmålene om avgangs- og ankomstlufthavner og bosted/besøksopplysningene som måtte kodes. For de som er yrkesaktive, ble også spørsmålet om arbeidsområde kodet.

3.3 Hvor godt er datagrunnlaget?

3.3.1 Representativitet

Ruter og selskaper

Alle selskaper som drev ruteflyging i Norge i 1998 og alle ruter og ruteområder innenlands er godt dekket av undersøkelsen. De 40 648 utfylte skjema på innenlandsrutene vil vi derfor hevde gir et representativt bilde av flytrafikken i Norge i denne perioden. Likevel vil det være betydelig usikkerhet i anslagene på trafikkomfang og trafikkstruktur på de minste lufthavnene og de mest trafikksvake relasjonene. Det samme gjelder også antallet genererte og attraherte reiser for de minste kommunene i Norge.

Også for utenlandsavgangene har vi meget god dekning i og med at de aller fleste selskaper og ruter som har betydning for trafikken mellom Norge og utlandet, er representert i undersøkelsen. Til sammen har 30 240 informanter fylt ut skjemaet på disse avgangene. Det vil likevel være knyttet betydelig usikkerhet til anslagene for trafikken mellom Norge og mer fjerntliggende land der det er lite volum på flytrafikken mellom landene.

Antall svar fordelt på innland/utland og på selskaper er gitt i tabell 3.3. Legg merke til at 4 883 skjemaer ikke kan tilbakeføres til selskap, de fleste av disse gjelder utland. Dette betyr at de oppgitte tall for de enkelte selskap er minimumstall. Vi ser at SAS sterke stilling i Norge har resultert i at mer enn hver tredje reise går med dette selskapet. Braathens er imidlertid klart størst på innenlandsrutene og har nesten like mange svar totalt som SAS. Widerøes flyveselskap har en andel på omlag 10 prosent. Blant de utenlandske selskapene er BA og Lufthansa de største.

Datagrunnlaget for undersøkelsen er så bredt både når det gjelder utvalget av selskap og relasjoner at det gir meget god representativitet. Sammenligner vi med undersøkelsene i 1992 og 1986/87, var begge disse også representative for så vidt gjelder trafikken på innlandsrutene. Antall respondenter var likevel mindre, i 1987 om lag 23 000, i 1992 vel 13 000. På utenlandsrutene har det skjedd en betydelig forbedring både med hensyn på bredde og omfang. I 1986 ble det innhentet informasjon om 7 000 reiser, men dette var kun på rutene til SAS. I 1992-undersøkelsen (9 000 informanter) var flere større selskap med, men på langt nær så mange som i 1998. Foreliggende undersøkelse er derfor den første virkelige

representative reisevaneundersøkelse på fly som er gjennomført på rutene til og fra Norge.

Tabell 3.3: Antall svarskjema fordelt på selskap og innland/utland. 1998.

Total survey response by carrier. 1998.

Selskap	Innland	Utland	I alt
Alle selskap	40 648	30 240	70 888
SAS	12 387	13 415	25 802
Braathens	19 367	3 334	22 701
Widerøes flyveselskap	7 505	483	7 988
BA		1 608	1 608
Lufthansa		1 564	1 564
KLM		885	885
Finnair		679	679
Air France		478	478
Øvrige selskaper	847	3 453	4 300
Selskap ikke oppgitt	542	4 341	4 883

De reisende

Når det kommer til *de reisende*, er tilgangen til populasjonsdata svært dårlig. Den eneste opplysningen som selskapene pr i dag registrerer er passasjerenes billettype, mens sosiodemografiske opplysninger som for eksempel kjønn og alder ikke kan fremskaffes. Dette begrenser derfor mulighetene man har for å kontrollere for eventuelle skjevheter i utvalget med hensyn til passasjerenes sammensetning.

Når det gjelder informasjon om billettype ble det gjort forsøk på å fremskaffe opplysninger om dette på utvalgte flighter, slik at vi kunne få en pekepinn på representativiteten i utvalget. Imidlertid var ikke alle selskapene villige til å bidra med slik informasjon, spesielt gjaldt dette de utenlandske. På forespørsel ga kun ett utenlandsk selskap opplysninger om fordelingen på billettyper, i tillegg til de norske.

Analysene som ble foretatt på bakgrunn av denne informasjonen, viste at utvalget på rutene mellom Norge og utlandet er representativt på avganger hvor utfyllingen av spørreskjemaene har skjedd om bord i flyet ("boarding"). Dette er tilfellet for om lag to tredjedeler av de utvalgte flightene på utenlandsundersøkelsen, og gjelder foruten de fleste avgangene med de norske selskapene, Swissair og Lufthansa. For de øvrige er utfyllingen av spørreskjemaene gjort før ombordstigning, dvs "gate-intervjuer". Her finner vi at reisende på businessklasse er underrepresentert, spesielt gjelder dette det utenlandske selskapet vi fikk opplysninger fra, men også i noen grad avganger med norske selskaper hvor vi benyttet "gate-intervjuer". Tilsynelatende er det derfor en skjevhet i utvalget i retning av en høy andel økonomiklasse passasjerer.

Vi har likevel latt være å vekte for dette, hovedsakelig fordi vi kun har informasjon fra ett utenlandsk selskap, og dette selskapet hadde egen business-lounge på Fornebu. Det er grunn til å tro at dette har bidratt til at mange som reiser på fullprisklasse har møtt opp sent ved utgangen, og følgelig ikke ruppet å

fylle ut skjemaet. Vi har ingen informasjon om hvorvidt en tilsvarende underrepresentasjon gjør seg gjeldende for utenlandske selskaper som ikke hadde business lounge på Fornebu, og på grunn av denne usikkerheten har vi unnlatt å vekte.

Når det gjelder innlandsundersøkelsen har vi informasjon om billettype fra utvalgte flighter på tirsdag og onsdag i undersøkelsesuken i oktober 1997. Når vi sammenstiller disse populasjonsdataene med hva vi finner i utvalget, viser det seg at utvalget er noe overrepresentert av passasjerer som reiser på fullprisen. Mens opplysninger fra selskapene viste at 67 prosent av passasjerene reiste på fullpris, finner vi i utvalget at 74 prosent sier det samme. Det er her ingen forskjeller mellom "gate-intervjuer" og "boarding-intervjuer".

Analysene baserer seg kun på opplysninger om avganger på tirsdag og onsdag, de mest typiske "forretningsreisedagene". Vi har dessverre ingen informasjon om svarfordelingen på dager med større innslag av fritidstrafikk, og det kan være slik at responsmekanismen er annerledes på disse dagene. Også for innenlandsundersøkelsen har vi derfor vurdert det slik at dette er et for tynt grunnlag til å vekte dataene etter billettype.

3.3.2 Oppblåsing til årstrafikk

Et bredt utvalg av selskaper, ruter og relasjoner sammen med et stort volum gir et godt grunnlag for en representativ undersøkelse. Men for at den skal være representativ for totaltrafikken i en bestemt periode, er det nødvendig å vekte og "blåse opp" datagrunnlaget. Det er fire grunner til dette.

1. Fordi vi har ulik utvalgsprosent i hvert stratum.
2. Fordi det er forskjeller i svarprosentene mellom de enkelte relasjoner.
3. Fordi de enkelte intervjuperiodene representerer ulike perioder i løpet av året.
4. Fordi vi ønsker å presentere tallene i samsvar med den totale trafikken i perioden 1. september 1997-31. august 1998.

Vektingen og oppblåsing av materialet er foretatt i én operasjon. Som grunnlag for oppblåsing er brukt trafikken på enkeltrelasjoner i hver av de tidsperiodene som de enkelte undersøkelsesuker representerer. Trafikktallene er hentet fra Luftfartsverkets statistikk. Det er her tatt utgangspunkt i antall påstigende passasjerer på lufthavnen, inkludert de som er i transfer, d v s bytter fly på denne lufthavnen. Dette samsvarer med antall passasjerer som i teorien skal få tilbud om å fylle ut skjemaet. Trafikken på en relasjon i hver periode blir telleren i oppblåsningsfaktoren, mens nevneren blir antall besvarte skjema i tidsperioden på vedkommende relasjon.

Under oppblåsing er undersøkelsesperioden delt i tre sesonger:

1. Høstsesongen, 1. september- 31. desember 1997.
2. Vinter/vårsesongen, 1. januar-15. juni 1998
3. Sommersesongen, 16. juni- 31. august 1998.

Undersøkelsesukene i september og oktober 1997 representerer høstsesongen for henholdsvis utland og innland. Som grunnlag for vinter/vårsesongen på innland er brukt undersøkelsesukene i mars og april 1998. Tilsvarende er gjort for utland, men her er dataene for Fornebu's del supplert med aprilundersøkelsen 1997. Sommersesongen er representert av undersøkelsen i august 1998 både når det gjelder innenlands- og utenlandstrafikken.

Gjennomsnittlig oppblåsingsfaktor for innenlandsrutene er 222 og for utenlandsrutene 103. Sagt på en annen måte: I gjennomsnitt har én av 222 passasjerer som reiste på en innenlandsk flyreise i undersøkelsesperioden besvart skjema, mens én av 103 passasjerer på utenlandsrutene har gjort det samme. At faktoren for utland er lavere enn for innland, gjenspeiler det faktum at det er intervjuet forholdsvis flere på utenlandsrutene enn på trafikken innenlands.

3.3.3 Sammenlignbarhet med tidligere undersøkelser

Som tidligere nevnt er det lagt vekt på at Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 skal være sammenlignbar med tidligere undersøkelser, særlig den fra 1992. Det er likevel noen forhold en bør være oppmerksom på når data fra disse undersøkelsene sammenlignes:

- 1) Alle undersøkelsene før 1992 ble gjennomført i løpet av en enkelt uke. Ved undersøkelsen i 1992 ble det foretatt en analyse av hvilken effekt det har å konsentrere intervjuene på en uke i stedet for på et antall uker fordelt over året. Dette avhenger selvsagt blant annet av hvilken uke som velges for å representere årstrafikken. Reisevaneundersøkelsen på utenlandsfly ble foretatt primo juni 1986 og på innenlandsrutene medio oktober 1987. Første uke i juni og en uke midt i oktober ble derfor valgt som en av fire uker også i 1992, nettopp for å kunne se hvor godt disse ukene representerer årstrafikken slik den fremstår i 1992-undersøkelsen. For utenlandsrutene viste det seg at uka i juni representerer årstrafikken på en god måte, det var bare små forskjeller. Når det gjelder innenlandstrafikken ser det ut til at tjenestereisene blir noe overrepresentert dersom en bare intervjuer en uke i oktober. En bør derfor ta hensyn til dette når en sammenligner undersøkelsen i 1987 med senere undersøkelser.
- 2) 1986-undersøkelsen på utland gjaldt bare SAS-ruter, mens tilsvarende undersøkelse i 1992 omfattet SAS pluss noen utenlandske selskaper, men slett ikke alle. 1998-undersøkelsen er altså den første som har tilnærmet full dekning på utenlandsrutene med hensyn på selskap og relasjoner. Dermed er dette den eneste komplette oversikt vi har når det gjelder reiserelasjoner og passasjerenes bosted og besøkssted. Når det gjelder en del andre variable, for eksempel reisemål, billettype, alder, kjønn, o s v, regner vi med at det er mulig å sammenligne alle tre utenlandsundersøkelsene, fordi slike variable er mer uavhengig av om vi har full geografisk dekning eller ikke.

- 3) Opplysninger om hvilken næringsgren passasjeren er tilknyttet gjennom sitt arbeid, finnes i 1986/1987-undersøkelsene og i 1998, men mangler i 1992-undersøkelsen.
- 4) I 1986/87 ble det ikke spurt om hvilke transportmidler som ble brukt på reisen til og fra lufthavnen. Dette er gjort på begge de to siste undersøkelsene. Når det gjelder spørsmålet om reisens hovedformål, er tjenestereisene spesifisert på flere undergrupper i 1992 og 1998. Disse to undersøkelsene har også en egen kategori for besøksreiser. Endelig er det i 1992 og 1998 spurt om den reisende vurderte alternative transportmidler i stedet for flyet.
De endringer i spørreskjemaet som er gjort i 1998 sett i forhold til 1992, er omtalt i kapittel 3.2 under *spørreskjema*.
- 5) Priser og rabatter for flyreiser er et meget komplisert emne, som det er vanskelig å få gode opplysninger om fra respondenten. Spørsmålet om hvilken type billett som passasjeren reiser på må selvfølgelig tilpasses de rabattordninger som gjelder nettopp da undersøkelsene foregår. Derfor kan det ofte være problematisk å sammenligne over tid for denne variabelen. Det er også ulike rabattordninger for innland og utland. Det finnes imidlertid en viss struktur i rabattjungelen, selv om denne kan være vanskelig å oppdage. Nedenstående er et forsøk på å finne noen holdepunkter.

Tabell 3.4: Billettkategorier tilhørende fire rabattgrupper. Innenlandsrutene i 1982, 1987, 1992 og 1998.

Ticket categories for domestic routes. 1982, 1987, 1992 and 1998.

	1982	1987	1992	1998
Fullpris	Full pris	Normalpris	Normalpris	Normalpris
Rabatt som regnes i % av fullpris	100-billett, grupperabatt, familierabatt, honnørrabatt	100-billett, møterabatt, familierabatt, honnørrabatt	Midipris(25%), familierabatt, honnørrabatt	Norgesbillett/budsjettbillett, travel pass, buntbillett
Andre rabatter	Grønn rute, studierabatt,	Minipris, andre rabatter, enveis lavpris	Minipris, enveis lavpris, superhaik, pakketur	Billy, Jackpot, Superhaik, annen rabatt
Fribillett, bonusreise	Fribilletter	Fribilletter	Fribilletter	Fribilletter, bonusreise

For det første er normalpris/fullpris en egen kategori. Deretter kommer de rabatter som er tiltenkt forretningsreisende på den måten at de er tilpasset dette markedet (ingen krav om at reisen går over en helg, som oftest bare krav om tur-/returreise med samme selskap begge veier og fast utreise). Disse rabattene er som regel relativt beskjedne og ytes enten i prosent av fullpris eller som en fast pris. Eksempel på denne type rabatt i dag er Norgesbilletten og Braathens Best Saver Off Peak (innland) og Euroticket og Braathens Best Budget Fare (utland). Reisen foregår foran ”forhøyet” med denne rabatten.

Tabell 3.5: Billettkategorier tilhørende tre rabattgrupper. Utenlandsrutene i 1986, 1992 og 1998.

Ticket categories for international routes. 1986, 1992 and 1998.

	1986	1992	1998
Business-klasse	Førsteklasse, Businessklasse, Euroklasse, familierabatt, honnørrabatt	Normalpris, pex, familierabatt	Businessklasse
Økonomi-klasse	Apexbillett, studentrabatt , sjømannsrabatt	apexbillett, ungdomsrabatt, annen rabatt	Økonomi/ turistklasse
Pakketur	Pakketur	Pakketur	Pakketur

En egen kategori rabatter, som særlig er aktuelle på innland, er det en med litt velvilje kunne kalle "sosiale rabatter", av typen barnerabatt, familierabatt, honnørrabatt, ektefelle-/partnerrabatt, seniorrabatt osv. Felles for disse rabattene er at de alltid regnes i prosent av fullpris (ofte er rabatten 50 %), at billetten er fleksibel og kan endres og at reisen foregår foran forhenget. Det er som oftest heller ingen krav om tur-/returreise på denne type rabatter. De brukes bare i beskjeden utstrekning, blant annet fordi det ofte blir billigere å benytte seg av andre rabatter.

Endelig kommer så de rabatter som først og fremst er myntet på dem som reiser privat og som betaler sin billett selv. Disse rabattene regnes så godt som aldri av normalprisen, men fastsettes særskilt i hvert enkelt tilfelle. Rabattene kan innebære betydelige prisavslag i forhold til fullprisen, særlig på lengre reiser på utlandet. For å holde flest mulig tjenestereisende unna, er det nesten alltid krav om at reisen må innebære en overnatting i helgen og tur-/returreise. Som oftest er det også strenge krav til bestillingstidspunkt, betaling og endring av billetten. Reisen skjer nesten alltid bak forhenget. Det finnes en mengde varianter av disse billettene og betingelser og priser varierer etter sesong og fra flyselskap til flyselskap.

Det må også nevnes at de fleste selskap dessuten har flere rabatter som ligger et sted i grenselandet mellom rabattene myntet på privatreisemarkedet og forretningsreisemarkedet. I tillegg kommer uttak av bonusreiser og gratisreiser for de ansatte i selskapene. Selskapene forhandler ofte også med større bedrifter som har stor reisevirksomhet om rabatter på fullpris. I det hele tatt har rabattene utviklet seg til å bli en jungel som stadig endres og som det er lett selv for en garvet reisebyråansatt å gå seg vill i, og en vanlig flypassasjer har ingen mulighet for å holde oversikten. Som et eksempel kan nevnes at Braathens alene opererer med 12 ulike faste rabatter på innland og 12 på utland, i tillegg til egne rabatter knyttet til sesonger, høytider eller spesielle begivenheter. De øvrige selskaper har en lignende meny.

Når vi analyser bruken av billettyper over tid er vi mest interessert i å foreta et hovedskille mellom de reiser som forgår "foran forhenget" på det vi for enkelhets skyld kaller "businessklassen" og de reiser som foretas på det en

kunne kalle ”økonomiklassen”. Tabell 3.4 viser hvor vi har plassert de ulike rabatttypene ved de tidligere undersøkelsene på innenlandsrutene, se tabell 5.11. Tabell 3.5 viser det samme for utenlandsrutene, se tabell 6.15.

- 6) Vektings- og oppblåsingsprosedyrene i 1998-undersøkelsen er gjennomført på en mer finmasket måte enn i tidligere undersøkelser. Dette innebærer mindre usikkerhet denne gang, også på relativt små relasjoner og lufthavner. Dette må det tas hensyn til når en sammenligner trafikkutviklingen over tid på de mindre relasjoner og flyplasser. Undersøkelsene i 1986/87 og 1992 opererte med langt enklere og grovere *oppblåsingsmetodikk*, med tilsvarende større usikkerhet i anslagene for relasjoner og lufthavner med liten trafikk.

3.4 Konklusjon

Vi regner Reisevaneundersøkelsen på fly 1998 for representativ for den norske flytrafikken i 12-månedersperioden 1. september 1997-31. august 1998 både når det gjelder innenlandstrafikken og trafikken mellom Norge og utlandet. Data-materialet, som i alt utgjør 70 888 utfylte skjema, gir meget gode muligheter for å analysere flymarkedet og passasjerene for landet som helhet. Dessuten er materialet godt egnet til å foreta regionale analyser og undersøke delmarkeder, for eksempel enkeltlufthavner, relasjoner, utvalgte grupper av passasjerer o s v. Når analyseenhetene blir små må det likevel utvises forsiktighet fordi usikkerheten på estimatene da blir større. Dette gjelder særlig når en analyserer tidsutviklingen ved å sammenligne med tidligere undersøkelser.

Når det gjelder enkeltspørsmålene på skjemaet, har alle spørsmål så høy svarprosent at vi regner frekvensfordelingen som representativ for populasjonen. Det eneste unntaket er spørsmålet om reisesens pris, som mange informanter har latt være fylle ut. Vi tar også forbehold om at besøksstedet i Norge for utenlandske besøkende i noen grad kan være unøyaktig oppgitt eller ikke oppgitt i det hele tatt.

4 Befolkningens bruk av flyreiser

4.1 Innenlandske reiser

4.1.1 Reisefrekvenser

Tabell 4.1: Reisefrekvens (enkeltreiser) pr år i fylker og landsdeler. 1987 og 1998. Innenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 1987-1998.

Travel frequency (single journeys) per annum by county and region. 1987 and 1998. Domestic flights. Changes in percent 1987-1998.

Landsdeler/fylker	1987	1998	Endring 1987-1998. Prosent
Hele landet	1,20	2,03	69
Østlandet	0,66	1,11	70
Agder/Rogaland	1,59	2,72	71
Vestlandet	1,50	2,73	81
Trøndelag	1,25	2,56	105
Nord-Norge	2,60	3,77	45
Østfold	0,38	0,60	60
Akershus	1,06	1,58	49
Oslo	1,08	1,85	71
Hedmark	0,16	0,34	116
Oppland	0,12	0,39	215
Buskerud	0,53	0,91	71
Vestfold	0,48	0,78	64
Telemark	0,42	0,69	66
Aust-Agder	0,79	1,87	137
Vest-Agder	1,39	2,16	56
Rogaland	1,92	3,19	66
Hordaland	1,63	3,17	95
Sogn og Fjordane	0,98	1,36	38
Møre og Romsdal	1,53	2,54	67
Sør-Trøndelag	1,36	2,86	110
Nord-Trøndelag	1,02	1,94	90
Nordland	2,25	3,39	51
Troms	2,22	3,45	55
Finnmark	4,46	5,59	25

Sammenligner vi antall reiser som foretas av de bosatte i et område (genererte reiser) med befolkningen i det samme område, kan vi få et mål på hvor stor den gjennomsnittlige reiseaktiviteten er for befolkningen i dette område. Et slikt mål er *reisefrekvensen*, som er definert som antall reiser foretatt av de bosatte i et område i løpet av ett år, delt på antallet bosatte i det samme område.

Reisefrekvensen forteller oss altså hvor stor den gjennomsnittlige reiseaktiviteten for befolkningen er, men den sier ingen ting om hvor stor del av befolkningen

som faktisk reiser og heller ikke hvor mange reiser denne del av befolkningen foretar. Vi skal også merke oss at ved beregningen av reisefrekvensen bruker vi hele befolkningen uansett alder, mens antall reiser gjelder befolkningen fra 12 år og over. Dermed blir reisefrekvensene systematisk litt for lave, i gjennomsnitt om lag 4-5 prosent, fordi om lag 4-5 prosent av dem som reiser med fly er under 12 år.

Tabellen viser at befolkningen i Norge i 1998 i gjennomsnitt foretok to enkeltreiser med fly, 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. Mest reiser de som bor i Nord-Norge, og aller mest reiser finnmarkingene. De foretok i gjennomsnitt 5,6 enkeltreiser med fly i 1998, mens de som er bosatt i Nordland og Troms nøyde seg med 3,4 reiser. Avstandene er store i nord og alternative reisemåter er tidkrevende og til dels tungvinte. Derfor brukes flyet ikke bare for å komme til andre landsdeler, men også til å reise innen landsdelen.

I den andre enden av skalaen finner vi Østlandet, der reisefrekvensen i 1998 lå på 1,1 reise. Når bosatte på Østlandet foretar en flyreise er det nesten alltid for å reise til en annen landsdel, mens interne reiser på Østlandet foretas med andre transportmidler. Aller minst reiser folk i Hedmark og Oppland, der vi registrerer en reisefrekvens på om lag 0,4.

Ser vi på utviklingen i reisefrekvensen i perioden 1987-1998, er det særlig to landsdeler som skiller seg fra landsgjennomsnittet. De to trøndelagsfylkene har en sterkere vekst enn gjennomsnittet, mens Nord-Norge hadde en betydelig lavere vekst. For øvrig ser det ut til at det er en tendens til at den relative veksten i perioden har vært minst for de fylker og landsdeler som har høy reisefrekvens, mens den har vært sterkest for de fylkene som i utgangspunktet hadde lav frekvens. Eksempel på dette er henholdsvis Finnmark og Oppland.

4.1.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet

Som nevnt sier reisefrekvensen ingen ting om hvor stor del av befolkningen som foretar en eller flere flyreiser i løpet av året, det såkalte *kundegrunnlaget*. Dette er her definert som summen av alle personer som har foretatt minst en flyreise i løpet av ett år. Fra spørreskjemaet har vi opplysninger om hvor mange tur/retur reiser med innenlandsk rutefly vedkommende passasjer har gjennomført i løpet av de siste 12 måneder. Disse opplysningene brukes for å beregne kundegrunnlaget. De som reiser mye er selvfølgelig overrepresentert i vårt intervjumateriale fordi de har større sannsynlighet for å komme med enn de som reiser sjelden. I virkeligheten er sannsynligheten for å komme med i undersøkelsen t ganger større for en person som har t reiser i året enn for en person som reiser en gang i året. Slik sett gir undersøkelsen et riktig bilde av *flyreisene*, men ikke av *de flyreisende*.

Når vi skal gi et tallmessig riktig bilde av kundegrunnlaget, må vi derfor korrigere for at de som reiser mye er overrepresentert i vårt materiale. Ved beregningen av kundegrunnlaget teller hver person med en vekt lik en t -te del, der t er oppgitt antall reiser pr år. Summerer vi så disse vektete enhetene for alle personene, kan

vi ved proporsjonalitet beregne hvor stor andel de enkelte hyppighetsgrupper har av kundegrnlaget.

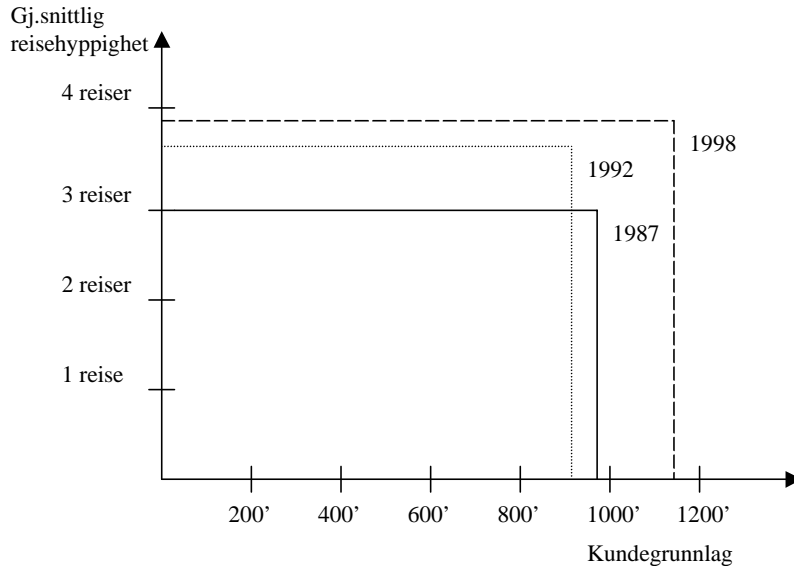
Reisehyppighet definerer vi som antall reiser pr år foretatt av en person som er med i kundegrnlaget. Gjennomsnittlig reisehyppighet for ett bestemt år kan vi derfor beregne ved å ta forholdet mellom totalt antall reiser dette året og kundegrnlaget. I tabell 4.2 har vi satt opp reisefrekvens, kundegrnlag og reisehyppighet for innenlandske reiser i 1987, 1992 og 1998.

Tabell 4.2: Reisefrekvens (t/r reiser), kundegrnlag og reisehyppighet (t/r reiser) for innenlandsk flytrafikk. 1987, 1992 og 1998.

Travel frequency (return journeys), the average number of trips pr traveller and customer basis for domestic air traffic. 1987, 1992 and 1998.

	1987	1992	1998
Reisefrekvens, t/r reiser	0,6	0,67	1,02
Kundegrnlag	976 000	930 000	1 165 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet, t/r reiser	3,0	3,6	3,8

En annen måte å vise forholdet mellom kundegrnlag og reisehyppighet på er forsøkt i figur 4.1. Her er gjennomsnittlig reisehyppighet vist langs Y-aksen og kundegrnlaget langs X-aksen. Antall reiser blir da arealet i rektangelet.



Figur 4.1 Gjennomsnittlig reisehyppighet og kundegrnlag. 1987, 1992 og 1998.

The average number of trips pr traveller and customer basis. 1987, 1992 and 1998.

Ifølge Luftfartsverkets statistikk over antall personer kommet og reist med rutefly på alle våre lufthavner, har vi hatt en trafikkvekst på 15 prosent for innenlandsrutene i perioden 1987-1992 og ytterligere 47 prosent i seksårsperioden 1992-1998. Våre beregninger viser altså at den relativt beskjedne veksten i første periode i sin helhet skyldes en betydelig økning av reisehyppigheten, mens

kundegrunnlaget ble noe redusert. Den langt kraftigere veksten i perioden 1992-1998 skyldes både en 25-prosents vekst i kundegrunnlaget og samtidig en vekst i gjennomsnittlig reisehyppighet. Sistnevnte vekst kan synes beskjeden, men vi må huske at denne veksten har skjedd samtidig med at kundegrunnlaget har økt kraftig. Det er derfor sannsynlig at de som i utgangspunktet reiste mye i 1992, ytterligere har økt sin reisevirksomhet på 1990-tallet. Tabell 4.3 viser dette.

Tabell 4.3: Fordeling av reisene og fordeling av kundene etter antall t/r reiser pr år. 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Distribution of passengers and distribution of travellers by total annual return journeys. 1987, 1992 and 1998. Percent.

Antall t/r reiser pr år	Fordeling av reisene			Fordeling av kundene		
	1987	1992	1998	1987	1992	1998
I alt	100	100	100	100	100	100
1 reise	20	12	11	60	44	42
2 reiser	9	10	10	13	18	18
3-5 reiser	20	23	22	15	22	22
6-8 reiser	12	12	13	5	6	8
9-15 reiser	18	20	18	4	6	6
16 reiser og over	21	23	26	3	4	4

Bare 11 prosent av dem som ble intervjuet i 1998 oppga at de reiste kun en gang i året, mot 20 prosent i 1987. 26 prosent av de intervjuede i 1998 var storforbrukere av flyreiser, d v s de reiste mer enn 15 ganger pr år. Tilsvarende tall i 1992 og 1987 var henholdsvis 23 og 21 prosent. Mens hele 60 prosent av alle kundene (kundegrunnlaget) reiste bare en gang i 1987, var tilsvarende andel i 1998 42 prosent. Fire prosent av kundegrunnlaget i 1998 foretok mer enn 15 tur/retur reiser. Fire prosent av kundegrunnlaget tilsvarer litt under 50 000 personer. Disse 50 000 personene foretok altså 26 prosent av alle flyreiser, d v s nesten 1,2 millioner t/r reiser innenlands, eller 24 reiser pr år i gjennomsnitt for gruppen.

4.1.3 Samlet vurdering av reiseomfanget

Betraktningene omkring kundegrunnlaget og reisehyppigheten er interessante, ikke minst sett i et prognoseperspektiv. 1. januar 1999 bodde det om lag 3,7 millioner mennesker over 11 år i Norge, og beregningene ovenfor viser altså at knapt en tredjedel av disse (1,17 millioner) reiste innenlands med fly i løpet av en 12-måneders periode. Hvilket potensiale ligger det i de øvrige 2,5 millioner mennesker? Noen i denne gruppen vil av ulike grunner aldri komme til å foreta en flyreise, mens andre flyr av og til, men ikke så ofte som hvert år.

Ved undersøkelsen i 1998 ble det spurt om hvor mange reiser hver enkelt hadde gjennomført i forbindelse med arbeid de siste 12 måneder og tilsvarende for private reiser. Dermed har vi et grunnlag for å beregne kundegrunnlag og reisehyppighet separat for hver av disse to delmarkedene. Resultatet er vist i tabell 4.4.

Tabell 4.4: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsreiser og private reiser. 1998.

Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by purpose. 1998.

	Alle reiser	Reiser i forb. med arbeid	Private reiser
Kundegrunnlag	1 166 000	615 000	1 095 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	3,8	4,4	1,6
Antall reiser	4 500 000	2 700 000	1 800 000

Vi ser at det er om lag 615 000 personer som utgjør kundegrunnlaget for arbeidsreisene, d v s foretar minst en arbeidsbetinget reise i løpet av et år. Gjennomsnittlig reisehyppighet for denne gruppen er om lag 4, 4 tur/retur reiser. Kundegrunnlaget for de private reisene er nesten 1,1 million personer. Hver av disse foretar i gjennomsnitt 1,6 reiser hvert år. Ut fra tabell 4.4 kan vi regne oss fram til at kundegrunnlaget i 1998 kan deles i tre deler:

- 1) En stor gruppe på om lag 550 000 personer, som har reist på en eller flere private reiser i løpet av de siste 12 måneder, men som ikke har foretatt reiser i forbindelse med arbeidet.
- 2) En nesten like stor gruppe, 545 000 personer, har reist på både arbeids- og privatreise i løpet av de siste 12 måneder.
- 3) En liten gruppe, 70 000 personer, har kun reist på en eller flere arbeidsreiser i løpet av de siste 12 måneder, men har ikke vært på privat reise.

Vi kan også gå et skritt videre og more oss med å beregne kundegrunnlag og reisehyppighet for arbeidsreisene og de private reisene fordelt på kvinner og menn. Det gir interessante resultater:

Tabell 4.5: Arbeidsreiser og private reiser. Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser etter kjønn. 1998.

Business and pleasure travel. Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by gender. 1998.

	Arbeidsreiser			Private reiser		
	I alt	Menn	Kvinner	I alt	Menn	Kvinner
Kundegrunnlag	615 000	385 000	230 000	1 095 000	625 000	470 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	4,4	5,5	2,65	1,6	1,2	2,2
Antall reiser	2 700 000	2 100 000	600 000	1 800 000	760 000	1 040 000

Av de 615 000 personer som reiste på en eller flere reiser i forbindelse med arbeidet, var det 385 000 menn og 230 000 kvinner. Om lag 37 prosent av kundegrunnlaget var altså kvinner, men disse kvinnene reiste i gjennomsnitt på

”bare” 2,7 reiser, mens mennene foretok mer enn dobbelt så mange. Derfor er det bare 23 prosent av reisene som foretas av kvinner.

Når det gjelder private reiser er kjønnsfordelingen mer jevn, men også her er mennene i flertall (57 prosent). Men ettersom kvinnene i gjennomsnitt reiser på to private reiser (2,2) i året, mens mennene nøyer seg med en (1,2), foretas nesten 60 prosent av privatreisene av kvinnene.

4.2 Reiser mellom Norge og utlandet

4.2.1 Reisefrekvens

Tabell 4.6 viser reisefrekvens pr år for utenlandsreisene etter fylke og landsdel.¹

Tabell 4.6: Reisefrekvens (enkeltreiser) pr år i fylker og landsdeler. 1992 og 1998. Utenlandske flyreiser. Endring i prosent i perioden 1992-1998.

Travel frequency (single journeys) per annum by county and region. 1992 and 1998. International flights. Percent change 1992-1998.

Landsdeler/fylker	1992	1998	Endring 1992-98. Prosent
Hele landet	0,47	0,83	78
Østlandet	0,62	1,07	71
Agder/Rogaland	0,47	0,87	84
Vestlandet	0,33	0,62	87
Trøndelag	0,26	0,52	100
Nord-Norge	0,15	0,30	104
Østfold	0,23	0,46	104
Akershus	0,95	1,50	58
Oslo	1,18	1,88	60
Hedmark	0,15	0,34	118
Oppland	0,18	0,40	117
Buskerud	0,47	0,80	69
Vestfold	0,48	0,80	67
Telemark	0,21	0,60	185
Aust-Agder	0,33	0,56	70
Vest-Agder	0,34	0,58	71
Rogaland	0,57	1,08	89
Hordaland	0,45	0,82	82
Sogn og Fjordane	0,13	0,25	90
Møre og Romsdal	0,22	0,45	101
Sør-Trøndelag	0,28	0,56	99
Nord-Trøndelag	0,21	0,43	103
Nordland	0,12	0,27	121
Troms	0,21	0,41	97
Finnmark/Spitsbergen	0,11	0,19	66

¹ Det er vanskelig å få noe nøyaktig anslag på reisefrekvens, kundegrnlag og reisehyppighet for 1986 da undersøkelsen kun omfattet SAS's flighter og i tillegg inkluderte charterfly. 1986-undersøkelsen er følgelig utelatt i tabellen.

Tabellen viser at den norske befolkningen i gjennomsnitt foretok 0,83 enkeltreiser med fly til utlandet i perioden 1. september 1997 til 31. august 1998. Målt i tur/retur reiser blir dette 0,42 reiser. Reisefrekvensen for utenlandsreisene har økt med hele 78 prosent siden 1992. Til sammenligning økte reisefrekvensen for innenlandsflyvningene med 48 prosent i samme periode.

Det er fortsatt store variasjoner mellom landsdeler og fylker når det gjelder reisefrekvenser. Færrest reiser har de som bor i Finnmark, Nordland og Sogn og Fjordane. Mens finnmarkingene har høyest reisefrekvens innenlands, er de altså sjelden å se på ruteflyene til utlandet. I 1998 foretok de i gjennomsnitt bare 0,19 enkeltreiser med fly til utlandet. Fra Finnmark er det bare en direkte rute til utlandet, Aeroflot har fire ukentlige avganger mellom Kirkenes og Murmansk. Skal finnmarkingene til andre steder i utlandet må de følgelig først komme seg sørover, noe som gjør at en utenlandsreise ofte blir kostbar.

I den andre enden av skalaen finner vi personer bosatt på Østlandet, der reisefrekvensen i 1998 lå på 1,1 reise. Ikke uventet er det de som bor i Oslo og Akershus som er de mest reiseglade med henholdsvis 1,9 og 1,5 reiser pr år. Konsentrasjonen av næringsliv og internasjonale selskaper i disse to fylkene bidrar ikke minst til den høye reisefrekvensen. Det er imidlertid interessant å merke seg at Oslo og Akershus har hatt langt lavere vekst enn gjennomsnittet i perioden. Som for innenlandstrafikken har den relative veksten i perioden vært svakest for de fylker og landsdeler som i utgangspunktet hadde høy reisefrekvens, mens den har vært sterkest for de fylkene som hadde lav frekvens. Eksempel på sistnevnte er Telemark og Nordland hvor reisefrekvensen økte med henholdsvis 185 og 121 prosent i perioden. For Telemark kan nok økt tilbud ved Sandefjord forklare noe av den voldsomme veksten.

4.2.2 Kundegrunnlag og reisehyppighet

Når vi skal beregne kundegrunnlaget for flyrutene mellom Norge og utlandet, kan det være interessant å beregne det separat for bosatte i Norge og bosatte i utlandet. Tabell 4.7 viser kundegrunnlag, reisehyppighet og totalt antall reiser i 1992 og 1998 etter bosted.

Tabell 4.7: Kundegrunnlag og gjennomsnittlig reisehyppighet (t/r reiser) for reiser mellom Norge og utlandet. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1992 og 1998.

Customer basis and the average number of trips pr traveller for international travel by place of residence. 1992 and 1998.

Bosted	Kundegrunnlag		Gjennomsnittlig reisehyppighet	
	1992	1998	1992	1998
I alt	840 000	1 395 000	2,1	2,2
Norge	400 000	685 000	2,5	2,7
Utlandet	440 000	710 000	1,7	1,7

Luftfartsverkets statistikk viser at vi har hatt en trafikkvekst på rutene til utlandet på nesten 70 prosent i perioden 1992-1998 (jfr tabell 2.1). Utenlandstrafikken har med andre ord vokst sterkere enn trafikken innenlands. Beregningene i tabell 4.7 viser at trafikkveksten både skyldes økt kundegrunnlag og litt høyere reisehyppighet. Mest bemerkelsesverdig er det kanskje at kundegrunnlaget økte med 66 prosent i perioden, henholdsvis med 61 prosent blant bosatte i utlandet og 71 prosent blant bosatte i Norge. Totalt foretok altså 685 000 nordmenn minst en reise med fly til utlandet i 1998, noe som tilsvarer nesten hver femte person av landets om lag 3,7 millioner innbyggere over 12 år.

Stadig flere tar med andre ord del i utenlandstrafikken, noe som blant annet har sammenheng med at flere reiser i arbeid, økt internasjonalisering av næringslivet og endrede ferievaneer. Ikke minst sistnevnte kan nok forklare mye av veksten i kundegrunnlaget. Økt konkurranse og reduserte priser har trukket til seg nye kundegrupper, og feriekonsepter som storby-weekender og "fly and drive" har fått betydelig utbredelse. I tillegg kommer at flyselskapene har etablert ruter til typiske turistmål som Alicante, Malaga og Nice. Dette medfører at noe av trafikken som tidligere gikk med charterfly, nå går med rutefly.

Veksten i reisehyppigheten kan synes beskjeden, men som for innland må vi huske at denne veksten har skjedd samtidig med at kundegrunnlaget har økt kraftig. De nye gruppene som er kommet til er først og fremst fritidsreisende, og dette er marginale grupper rent trafikkmessig. Også for utenlandstrafikken er det derfor sannsynlig at de som i utgangspunktet reiste mye i 1992, ytterligere har økt sin reisevirksomhet på 1990-tallet.

Også ved utenlandsundersøkelsen ble det spurt om hvor mange reiser hver enkelt hadde gjennomført i forbindelse med arbeid de siste 12 måneder, og tilsvarende for private reiser. Dermed har vi grunnlag for å beregne kundegrunnlag og reisehyppighet separat for hver av disse to delmarkedene. Resultatet er vist i tabell 4.8.

Tabell 4.8: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser fordelt på arbeidsbetingede reiser og private reiser for bosatte i Norge. 1998.

Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of international journeys by purpose. Residents in Norway. 1998.

	Alle reiser	Arbeidsbetingede reiser	Private reiser
Kundegrunnlag	685 000	315 000	585 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	2,7	3,5	1,3
Antall reiser	1 850 000	1 100 000	750 000

Om lag 315 000 personer utgjør kundegrunnlaget for de arbeidsbetingede utenlandsreisene. Gjennomsnittlig reisehyppighet for denne gruppen er 3,5 tur/retur reiser. Kundegrunnlaget for de private reisene er nesten dobbelt så stort, 585 000 personer. Reisehyppigheten er imidlertid langt lavere, hver av disse foretar i gjennomsnitt kun 1,3 reiser til utlandet hvert år. Tilsvarende som for innland kan vi også regne oss fram til at kundegrunnlaget for utenlandsreiser kan deles i tre grupper:

1. En stor gruppe på om lag 370 000 personer, som kun har reist på en eller flere private reiser til utlandet i løpet av de siste 12 måneder, men som ikke har foretatt reiser i forbindelse med arbeidet.
2. En mindre gruppe, 215 000 personer, har reist på både arbeids- og privatreise til utlandet i løpet av de siste 12 måneder.
3. En liten gruppe, 100 000 personer, har kun reist på en eller flere arbeidsreiser til utlandet i løpet av de siste 12 måneder, men ikke vært på privat reise.

5 Innenlandstrafikken

5.1 Rutetilbud og reiseomfang

Etter liberaliseringen av den innenlandske flytrafikken har det vært hyppige endringer når det gjelder hvilke flyselskaper som flyr innenlands og hvilke ruter de betjener. Oversikten nedenfor dekker derfor kun hovedtrekkene som gjaldt i undersøkelsesperioden, nemlig 1. september 1997– 31. august 1998. Det var da to store aktører på det norske flymarkedet, og disse to delte markedet nokså likt mellom seg. Den ene hovedaktøren, Braathens, hadde om lag 49,5 prosent av markedet. Innenlands trafikkerte Braathens alle hovedrelasjonene i Sør-Norge (bortsett fra Oslo-Haugesund), de tradisjonelle kystrutene mellom Kristiansand og Tromsø og ruten Oslo-Tromsø-Longyearbyen.

Den andre hovedaktøren, SAS, hadde 40 prosent av markedet. Sammen med sin partner, Widerøes flyveselskap, som hadde 9,5 prosent av reisene, når de opp i nokså nøyaktig samme markedsandel som Braathens. SAS trafikkerte i perioden på hovedrelasjonene i Sør-Norge, unntatt mellom Oslo og Mørebyene og mellom Oslo og Kristiansand, dessuten fløy de mellom hovedstaden og Nord-Norge og noen få avganger mellom Bergen og Stavanger. Widerøe fløy mellom Torp og Vestlandet og mellom Torp og Trondheim, dessuten trafikkerte de sine tradisjonelle kortbaneruter på Vestlandet, Helgelandskysten, i Lofoten/Vesterålen og i Troms/ Finnmark. De hadde også direkteruter mellom Oslo og Helgeland og mellom Oslo og Vestlandet.

Resten av det innenlandske flymarkedet, om lag en prosent, ble delt mellom tre mindre selskaper som hver har funnet sin nisje i markedet: Air Stord, Coast Air og Teddy Air/Golden Air. Air Stord trafikkerte Oslo-Stord og Oslo-Farsund-Stavanger. Coast Air opererte mellom Skien og Stavanger/Haugesund/Bergen, mellom Stavanger og Dagali og mellom Bergen og Kristiansund. Teddy Air, som samarbeider med det svenske selskapet Golden Air, trafikkerte strekningen Bergen-Leirin-Oslo og ruten mellom Skien og Stavanger/Bergen. Mye av trafikkgrunnlaget for disse tre mindre selskapene er knyttet opp til oljevirkksomheten langs kysten.

5.2 Reisens hovedformål

Tabell 5.1: Reiser med innenlandsk rutefly etter hovedformål. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Domestic air travel by purpose. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Formål	1982 ¹⁾	1987	1992	1998
I alt	100	100	100	100
Yrkesreiser	58	56	53	49
Reise til/fra arbeid ³⁾	8	8	9	12
Private reiser i alt	34	36	38	39
–Reise til/fra sykehus, lege etc.	2	3	3	2
–Reise til/fra skole/studiested	4	4	3	2
–Besøk hos slekt og venner	²⁾	²⁾	18	19
–Ferie-/helgetur	19	19	8	10
–Reise til/fra kulturarrangement	4	3	3	3
–Andre private reiser	5	7	3	3

¹⁾ Undersøkelsen i 1982 omfattet bare stamflyruter.

²⁾ Ved undersøkelsene i 1982 og 1987 var besøksreiser ikke egen kategori på spørreskjemaet. Enkelte besøksreiser kan derfor ha blitt ført under ”andre reiser”.

³⁾ Ved undersøkelsen i 1998 omfatter denne kategorien også reiser til/fra militærtjeneste. Dette utgjør trolig om lag 1,5-2 prosentpoeng.

Som tabell 5.1 viser, gjør det seg gjeldene en klar tendens når vi ser på andelen flyreiser etter formål: Yrkesreiser synker gjennom hele perioden, og tendensen er særlig markert på 1990-tallet. Med yrkesreiser mener vi alle typer forretnings- og tjenestereiser, unntatt reiser til og fra arbeidet. Samtidig er det verdt å merke seg at andelen pendlerreiser med fly, altså reiser mellom bosted og arbeidssted, har økt noe. Vi regner imidlertid med at om lag halvparten av økningen fra 1992 til 1998 for denne kategorien, skyldes at også reiser til/fra militærtjeneste var med under denne kategorien i 1998, men ikke i 1992. Andelen arbeidsbetingede reiser, definert som summen av yrkesreiser og pendlerreiser, var altså 61 prosent i 1998, mens den var 62 prosent i 1992, 64 prosent i 1987 og 66 prosent i 1982.

Andelen private reiser har økt gjennom hele perioden, fra 34 prosent i 1982 til 39 prosent i 1998. Økningen på ett prosentpoeng fra 1992 til 1998 er beskjeden, men vi skal huske at reiser til og fra militærtjeneste da er regnet med i kategorien ”reise til og fra arbeid”. Likevel er det kanskje overraskende for noen at andelen private reiser ikke har vokst sterkere de siste fem-seks årene enn i de tre foregående femårsperiodene. Dette viser at til tross for at vi har fått relativt sett færre arbeidsbetingede reiser innenlands de siste to tiår, er det fortsatt dette delmarkedet som er bærebjelken for luftfarten.

Ved undersøkelsen i 1998 var det gitt anledning til å oppgi inntil tre hovedformål med reisen. En av ti oppga to formål, bare en av hundre tre formål. Om lag en tredjedel av de som oppgir flere formål, er utelukkende på privatreise. Vanligst er kombinasjonen ”besøk hos slekt og venner” og ”ferie/helgetur”.

Ytterligere 45 prosent av dem som oppga flere formål med reisen, er på en reise der en kombinerer private formål med arbeidsbetingede formål. Her er det tydelig

at det helst er kurser og konferanser som kombineres med et privat formål, i første rekke besøk hos slekt og venner. Men også reiser til og fra arbeidet kombineres relativt ofte med et privat formål. Ved fordelingen på hovedformål i 1998 i tabell 5.1, har vi ført denne typen kombinasjonsreiser på det *arbeidsbetingede* formålet som er oppgitt.

De siste 20 prosent av dem som oppgir flere formål, gjelder kombinasjon av to eller tre ulike typer arbeidsbetingede reiser. Mest vanlig her er å kombinere en konferanse eller et kurs med "salg/innkjøp" eller besøk hos andre deler av konsernet.

Ved undersøkelsene i 1992 og 1998 har vi spesifisert yrkesreisene på flere kategorier. Resultatet er vist i tabell 5.2.

Tabell 5.2. Yrkesreiser med innenlandsfly etter formål. 1992 og 1998. Prosent.
Domestic business air travel by objective. 1992 and 1998. Percent.

Formål	1992	1998
Alle yrkesreiser	100	100
Kurs, konferanse, kongress	37	42
Messe		3
Salg, innkjøp, forhandlinger	20	15
Serviceoppdrag, konsulentbistand	13	15
Kontakt med hovedkontor, datterselskap. og lignende		10
Annen forretningsreise	30	15

Som vi ser, er svarkategoriene ikke helt identiske i de to årene. Det er seks svarkategorier i 1998, bare fire i 1992. Besøk på messe ble da regnet sammen med salg, innkjøp og forhandlinger, mens kontakt med andre enheter i konsernet ble regnet under "annen forretningsreise". Vi kan likevel avlese noen tendenser: Deltagelse på kurs og konferanser er sterkt økende og utgjør nå over 40 prosent av alle yrkesreiser. Andelen som reiser på serviceoppdrag og/eller yter konsulentbistand, er også økende. På den annen side synker andelen reiser i forbindelse med salg, innkjøp og forhandlinger noe, og det gjør også samlekategorien "Annen forretningsreise".

Flytrafikkens formålsstruktur er nokså forskjellig i ukedagene og i helgene. Tabell 5.3 viser trafikken fordelt på formål de fire første ukedagene og i helgen. Yrkesreisene er dominerende de fire første dagene i uken og er også viktigste reiseformål i helgene, sammen med besøksreiser og ferieturer for øvrig.

Tabell 5.3: Reiser med innenlandsk rutefly etter formål på ukedager (man.-tors.) og i helgene (fre.-søn.). 1998. Prosent.

Domestic air travel by purpose and day of the week. 1998. Percent.

Formål	Mandag-torsdag	Fredag-søndag
I alt	100	100
Yrkesreise	57	37
Reise til/fra arbeid	13	11
Reise til/fra sykehus, lege etc.	2	2
Reise til/fra skole/studiested	2	3
Besøk hos slekt og venner	15	24
Ferie-/helgetur	7	13
Reise til/fra kulturarrangement	2	6
Andre private reiser	3	4

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. Vi vil kalle dette *arbeidsbetingede reiser*. Det andre delmarkedet består av de øvrige reiser, som vi da kaller *private reiser*. I denne analysen vil det ofte være interessant å skille mellom disse to delmarkedene.

5.3 Reisesenes fordeling på landsdeler

Tabell 5.4: Bosted og besøkssted for innenlandske flypassasjerer. Landsdel. 1998.

Place of residence and destination for domestic air passengers. Region. 1998.

Landsdel	Bosted	Besøkssted	Befolkning
I alt	100	100	100
Østlandet	24	27	49
Agder/Rogaland	18	16	14
Vestlandet	23	19	18
Trøndelag	11	10	9
Nord-Norge	19	18	10
Nordsjøen	0	2	–
Utlandet	5	8	–

Tabell 5.4 viser blant annet at selv om nesten halvparten av den norske befolkning bor på Østlandet, foretar østlendingene bare en fjerdedel av flyreisene. Østlandet er besøkssted for (attraherer) 27 prosent av reisene. Nord-Norge har høyest reiseaktivitet, denne landsdelen genererer og attraherer hver femte flyreise, selv om den bare har en tidel av befolkningen. Fem prosent av reisene på norske innen-

landsruter foretas av personer som er fast bosatt i utlandet, og åtte prosent av flyreisene innenlands er del av en flyreise til eller fra utlandet.

Tabell 5.5 viser hvilken landsdel de bosatte i hver enkelt landsdel besøker på flyreisen. Bosatte på Østlandet besøker alle de andre landsdelene, og har svært få besøk i utlandet. Dette skyldes naturligvis at personer bosatt på Østlandet bare sjelden trenger å bruke en innenlandsrute for å reise til utlandet. De bosatte i Agder/Rogaland reiser først og fremst til Østlandet og dernest til Vestlandet. Når det gjelder bosatte på Vestlandet og i Trøndelag er Østlandet klart viktigste reisemål, men vi legger også merke til at en femtedel av reisene fra Vestlandet går til Agder/Rogaland. Nord-Norge er den eneste landsdelen der viktigste reisemål er egen landsdel, men Østlandet attraherer også mange reisende fra den nordligste landsdelen. For utlendinger som reiser med norsk innenlandsfly, er Nord-Norge og Vestlandet de viktigste reisemålene.

Tabell 5.5: Besøkssted for passasjerene på innenlandsfly etter bosted. Landsdel. Prosent.
Destination for domestic air passengers by place of residence. Region. Percent.

Bosted/ besøkssted	I alt	Øst- landet	Agder/ Rogaland	Vest- landet	Trønde- lag	Nord- Norge	Nord- sjøen	Ut- landet
Østlandet	100	3	25	31	17	22	1	1
Agder/Rogaland	100	40	10	21	6	10	3	10
Vestlandet	100	37	19	10	9	11	1	13
Trøndelag	100	49	11	13	3	11	1	12
Nord-Norge	100	29	7	10	9	37	0	8
Utlandet	100	15	16	30	7	31	1	0

5.4 Reisens varighet

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 fem – seks dager, tre netters opphold for yrkesreisende og sju netters opphold for de private reisene, se tabell 5.6. Både andelen dagsreiser og reisens varighet har økt jevnt siden 1982. Legg merke til at de som reiser til og fra arbeid ikke er spesifisert i tabell 5.6, men de er med under ”alle reiser”.

Tabell 5.6: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reiseformål. 1982,1987, 1992 og 1998.

Day trips and mean duration of journeys involving overnight stop by objective. 1982,1987,1992 and 1998.

	1982	1987	1992	1998
Andel dagsturer- alle reiser	15 %	17 %	17 %	16 %
Andel dagsturer- yrkesreiser	24 %	22 %	26 %	26 %
Andel dagsturer- private reiser	7 %	7 %	4 %	5 %
Gj.snittsvarighet- alle reiser	3,5 netter	5,5 netter	7 netter	5 netter
Gj.snittsvarighet- yrkesreiser	2 netter	3 netter	2 netter	3 netter
Gj.snittsvarighet- private reiser	4 netter	6,5 netter	8 netter	7 netter

Tabell 5.7 viser mer detaljert hvordan yrkesreisene og de private reisene i 1998 fordeler seg på varighet. Som vi ser er overnatting i en, to eller tre-fem netter mest vanlig blant de yrkesreisende. Bare hver tolvte yrkesreise innebærer mer enn fem netters overnatting. For de private reisene ligger tyngdepunktet på 3-5 netter.

Tabell 5.7: Yrkesreiser og private reiser etter reisens varighet. 1998. Prosent.

Business and pleasure journeys by duration of journey. 1998. Percent.

	Alle reiser	Forretningsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Dagstur	16	26	5
1 natt	15	23	8
2 netter	20	21	21
3-5 netter	27	22	33
6-7 netter	6	3	10
8-14 netter	10	4	14
mer enn 14 netter	6	1	9
Gj.nittlig varighet	5 netter	3 netter	7 netter

Halvparten av reisene betales av arbeidsgiver. Av disse oppgir 70 prosent at de har privat arbeidsgiver, 30 prosent offentlig arbeidsgiver. Her skal en være klar over at skillet mellom privat og offentlig arbeidsgiver slett ikke er krystallklart. I denne sammenheng er det opp til intervjupersonen selv å definere seg inn under en av kategoriene. Materialet tyder for eksempel på at ansatte i bedrifter der Staten har aksjemajoritet, har krysset av for privat arbeidsgiver. De som har oppgitt offentlig arbeidsgiver ser derfor først og fremst ut til å være de som er ansatt direkte i stat, fylke eller kommune og tilsluttede forvaltningsorganer og direktorater.

5.5 Kostnadsbærer og type billett

Tabell 5.8: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter kostnadsbærer. 1998. Prosent.
Business and pleasure travel by cost bearer. 1998. Percent.

	Alle reiser	Arbeidsbetingede reiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Offentlig arbeidsgiver	14,5	21	3
Privat arbeidsgiver	35	55,5	3,5
Eget firma/selvstendig	4	5	1
Oppdragsgiver/kunde	5	8	0,5
Idretts/kulturorganisasjon	3	2	5
Trygdekontor	2	0	5
Meg selv/familien	32,5	5	77
Andre	4	3,5	5

Fire prosent betaler sin reise selv i egenskap av selvstendig næringsdrivende og ytterligere fem prosent får reisen betalt av en oppdragsgiver eller kunde. Dermed er det 60 prosent av reisene som betales som ledd i et arbeidsforhold. En tredjedel av reisene betales av den reisende eller dennes familie.

90 prosent av de arbeidsbetingede reisene betales av arbeidsgiver eller i samband med et arbeidsforhold, mens tilsvarende andel for de private reisene er 8 prosent.

Hvem som betaler reisen er med på å avgjøre hvilken type billett som benyttes. Men de to viktigste kriterier for valg av billettype, og dermed hvilken pris som betales, er reisetidspunktet og tidsrommet fram til utreise. De aller fleste rabattbilletter innenlands er knyttet opp til at reisen må vare over en natt i helgen (som oftest lørdag/søndag), og dermed er større rabatter utelukket for de fleste arbeidsbetingede reiser. Dessuten er mange rabattbilletter langt mindre fleksible med hensyn til salgsperiode, betingelser for avbestilling og betalingsbetingelser. Også dette begrenser mulighetene for dem som reiser i forbindelse med arbeidet til å kunne kjøpe rabattbilletter. I tabell 5.9 er vist de arbeidsbetingede reisene og privatreisene fordelt på billettype.

62 prosent av dem som reiser i forbindelse med arbeidet betaler full pris, og ytterligere 14 prosent benytter seg av billettyper med små rabatter som er beregnet på dem som reiser mye. Dermed kan en si at tre av fire arbeidsbetingede reiser (76 prosent) foregår til normalpris, eventuelt med en mindre rabatt. Den siste fjerdedelen skjer til rabattpris.

Av de private reisene er det noe over 20 prosent som foregår til normalpris. Blant de rabatterte billettene er de billigste variantene populære, men hele 32 prosent oppgir "annen rabattert billett". Dette gjør prosentandelene for de øvrige rabatttyper noe usikre, fordi det er nærliggende å tro at mange har krysset av "annen rabattert billett" enten av ren sløvhet eller fordi de simpelthen ikke vet hvilken rabattform billetten inneholder.

Tabell 5.9: Arbeidsbetingede reiser og private reiser etter billettype. 1998. Prosent.

Business and pleasure travel by ticket category. 1998. Percent.

	Arbeidsbetingede		
	Alle reiser	reiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Normalpris/fullpris	45	62	17
Norgesbillett/Budsjettbillett	8	11	3,5
Travel Pass/Buntbillett	2	3	1
Midi/Minipris	1,5	0,5	3
Superhaik/ungdomsbillett	3,5	1	7
Back/Superback/Jackpot/Billy	9	3,5	18
Annen rabattert billett	21	14	32
Fribillett/bonusreise	5	1	12
Vet ikke	5	4	6,5

Hvordan har så utviklingen vært når det gjelder kostnadsbærer og type billett? Tabell 5.10 viser at de private arbeidsgiverne betaler en mindre andel av flybillettene i dag enn på 1980-tallet. På den annen side betaler flypassasjerene selv hver tredje flyreise mot hver fjerde reise på 1980-tallet.

Tabell 5.10: Kostnadsbærer. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Cost bearer. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

	1982	1987	1992	1998
I alt	100	100	100	100
Offentlig arbeidsgiver	16	15	14	14,5
Privat arbeidsgiver	49,5	49,5	42	44
Trygde/sosialkontor	2,5	2,5	3	2
Idretts/kulturorganisasjon	4	3	2,5	3
Betaler selv	24	23,5	34,5	32,5
Andre	4	6,5	4	4

Det er svært vanskelig å gi detaljerte sammenligninger av billettype over tid, først og fremst fordi rabattene de siste årene har endret seg raskt og varierer fra selskap til selskap. Dette er nærmere diskutert i kapittel 3.3.3. Fullprisandelen har gått betydelig nedover fra 57 prosent i 1982 til 45 prosent i 1998. Billettyper med en mindre rabatt beregnet på forretningsreiser, som for eksempel buntbilletter, Norgesbilletten, Budsjettbilletten og lignende, er tatt med i kategorien ”rabatt i prosent av full pris”, der vi også finner honnørrabatt og den tradisjonelle familierabatten. Spesielle konferanserabatter hører også med her.

I kategorien ”andre rabattbilletter” finner vi de virkelige rabattbillettene, som gir en rabatt på 40 prosent eller mer i forhold til fullprisen. De fleste av disse betinger en helgeovernatting eller eventuelt reise fram og tilbake på en lørdag eller søndag. Som vi ser av tabell 5.11, er andelen slike billetter fordoblet siden 1982. Også andelen fribilletter øker, blant annet fordi bonussystemet ble introdusert på 1990-

tallet. Tabell 3.4 gir en oversikt over fordelingen av de ulike rabattkategoriene for de enkelte år.

Tabell 5.11: Billetter etter type. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Ticket by category. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Type billett	1982	1987	1992	1998
I alt	100	100	100	100
Fullprisbillett	57	52,5	51,5	45
Rabatt i prosent av full pris	18	18	6	10
Andre rabattbilletter	17	25	32	35
Fribillett, bonusreise	4	2	5,5	5
Annet, vet ikke	4	2,5	5	5

I tabell 5.12 har vi forsøkt å beregne hvor stor andel av passasjerene som reiser på normalpris (inkludert rabatter beregnet på yrkesreisende) for henholdsvis arbeidsbetingede reiser og private reiser. Dette er vanskelig, nettopp fordi rabattordningene har undergått store forandringer i denne perioden. Vi ser likevel at hovedtrendensen går mot høyere andel rabattbilletter for begge kategorier av reiser.

Tabell 5.12: Andel som reiser på business klasse (normalpris og mindre rabatter i prosent av normalpris) . Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Proportion of passengers travelling Business Class by purpose. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Formål	1982	1987	1992	1998
Arbeidsbetingede reiser	86	88	78	76
Private reiser	37	27	30	22

5.6 Hvem er flypassasjerene?

36 prosent av flyreisene innenlands foretas av kvinner. Kvinneandelen har steget jevnt siden 1982, da den var 25 prosent. I 1987 ble 30 prosent av reisene foretatt av kvinner og i 1992 var andelen 33 prosent. Fortsetter andelen å øke i samme takt, vil det i år 2020 i gjennomsnitt være like mange kvinner som menn om bord i flyene.

Tabell 5.13: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. 1998. Prosent.
Air passengers (12 years and above) by age and gender. 1998. Percent.

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
I alt	100	64	36
12-19 år	4	41	59
20-29 år	20	55	45
30-39 år	25	66	34
40-49 år	26	70	30
50-59 år	18	69	31
60-69 år	5	65	35
70 år og eldre	2	52	48

Ser vi på kjønnsfordelingen i de ulike aldersgruppene, finner vi at mannsdominansen er størst i aldersgruppene 30 til 70 år. Dette er nettopp de gruppene der reiseaktiviteten med fly er størst, og tre av fire flyreiser foretas av en person i denne aldersgruppen. For ungdom i 20-årene er mannsoverskuddet mindre, og for tenåringene er det et klart kvinneoverskudd. Men denne siste aldersgruppen foretar bare fire prosent av flyreisene.

Tabell 5.14: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1982, 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Air passengers (12 years and above) by age. 1982, 1987, 1992 and 1998. Percent.

Alder	1982	1987	1992	1998
12 år og over	100	100	100	100
12-19 år	3	3	5	4
20-29 år	24	23	21	20
30-49 år	55	57	55	51
50-69 år	17	16	17	23
70 år og over	1	1	2	2
Gj.snittsalder	38 år	38 år	39 år	40 år

Som vi ser av tabell 5.14 er det blitt forholdsvis færre flypassasjerer i aldersgruppen 20-50 år, mens andelen flypassasjerer over 50 år har økt. Gjennomsnittsalderen har dermed økt fra 38 år til 40 år. Dette tolker vi dithen at de flyvante kohortene født etter krigen nå er kommet opp i 50-års alderen, og de fortsetter å bruke flyet i langt større grad enn dem som var over femti år på begynnelsen av 1980-tallet. I 1982 ble 18 prosent av flyreisene foretatt av personer som var 50 år og eldre, den tilsvarende andelen i 1998 var 25 prosent.

Tabell 5.15: Flyfrekvenser etter alder. 1982, 1987, 1992 og 1998.

Air travel frequency by age. 1982, 1987, 1992 and 1998.

Alder	1982	1987	1992	1998
12 år og over	0,99	1,56	1,77	2,54
12-19 år	0,21	0,36	0,72	0,91
20-29 år	1,30	1,93	2,07	2,98
30-49 år	1,84	2,77	2,84	3,74
50-69 år	0,68	1,13	1,42	2,55
70 år og over	0,10	0,16	0,23	0,31

Tabell 5.15 viser hvordan flyfrekvensene for de forskjellige aldersgruppene har utviklet seg de siste 15-20 årene. I gjennomsnitt flyr altså den norske befolkningen to og en halv gang så mye nå som i 1982. Sterkest har frekvensen økt for tenåringene og for dem som er over 50 år.

5.7 Reisen til og fra lufthavnen og oppmøtetid på lufthavnen

Gjennomsnittspassasjerer møter opp en time før flyavgang på innenlandske flyvninger. De som er på private reiser, er noe tidligere ute, gjennomsnittlig oppmøtetid her er 66 minutter før flyavgang, mot 54 minutter for de som reiser i forbindelse med arbeidet. Tabell 5.16 viser når flypassasjerene ankommer lufthavnen sett i forhold til flyets rutemessige avgang.

Tabell 5.16: Oppmøtetid før flyets rutemessige avgangstid. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998. Prosent.

Check-in time by purpose. 1998. Percent.

	Arbeidsbetingede reiser	Private reiser
Gj.snittlig oppmøtetid før avgang	54 minutter	66 minutter
Prosentandel som har møtt opp:		
Tidligere enn 90 minutter før avgang	9	13
90-61 minutter før avgang	11	16
46-60 minutter før avgang	22	28
31-45 minutter før avgang	21	19
30 minutter før avgang	20	15
Senere enn 30 minutter før avgang	17	9

En kunne tenke seg at det er forskjell på oppmøtetiden på store og små lufthavner, i retning av at passasjerene møter opp tidligere på de store lufthavnene enn på små plasser som er mer oversiktlige. Så lenge vi holder oss til de 7-8 største stamlufthavnene, kan vi ikke registrere signifikante forskjeller på oppmøtetiden. Det vil si at oppmøtetiden på for eksempel Bodø lufthavn var omtrent den samme

som på Fornebu. På kortbanelufthavnene var det imidlertid en noe kortere gjennomsnittlig oppmøtetid, men heller ikke her er forskjellene særlig store.

Undersøkelsen gir også mulighet for å analysere hvilke transportmidler som ble brukt for å reise til og fra lufthavnen. Spørsmålet ved avgang var formulert på følgende måte: "Med hvilket transportmiddel ankom du flyplassen?" og tilsvarende ved ankomstflyplassen: "Hvilket transportmiddel vil du bruke når du skal videre fra denne flyplassen?" For hver av disse spørsmålene var det meningen at respondenten bare skulle angi ett transportmiddel, nemlig det *siste* transportmiddel vedkommende brukte ved avgangslufthavnen og det *første* transportmiddel vedkommende brukte ved ankomstlufthavnen. Det var likevel tre prosent som oppga to transportmidler og noen få som oppga tre transportmidler. Disse "ekstra" svarene er tatt med i prosentfordelingen i tabellene nedenfor. Tabell 5.17 gir en oversikt over transportmiddelfordelingen under ett for alle typer reiser.

Tabell 5.17: Transportmidler brukt på reisen til og fra lufthavnen på innenlandske flyreiser. 1998. Alle reiser. Prosent.

Mode of transport to/from airport on domestic flights. 1998. Percent.

Transportmiddel	Alle reiser
I alt	100
Taxi	24
Bil parkert ved lufthavnen	14
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	22
Flybuss	16
Annen buss	3
Tog, båt, ferge	2
Leiebil	2
Transfer til/fra annet fly/helikopter	16
Annet	1

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. I gjennomsnitt foretar hver sjettede passasjer flybytte på lufthavnen og trenger følgelig ingen tilbringertransport.

Vi vet fra reisevaneundersøkelsen i 1992 at valg av transportmiddel til og fra lufthavnen varierer med reiseformål. Dessuten vil det være forskjeller mellom genererte reiser (utreise og hjemkomst fra/til lufthavnene nær bolig- eller arbeidssted) og attraherte reiser (ankomst og tilbakereise på besøksstedets lufthavn). I tabell 5.18 vises valg av transportmiddel for disse fire delmarkedene hver for seg.

Tabell 5.18: Transportmidler brukt på reisen til og fra lufthavnen på innenlandske flyreiser. Arbeidsbetingede og private reiser, lufthavn ved hjemstedet og lufthavn på besøksstedet. 1998. Prosent.

Mode of transport to/from airport on domestic flights by purpose. Inbound and outbound traffic. 1998. Percent.

Transportmiddel til/fra lufthavn	Arbeidsbetingede reiser		Private reiser	
	Ved hjemsted	Ved besøkssted	Ved hjemsted	Ved besøkssted
I alt	100	100	100	100
Taxi	23	38	14	17
Bil parkert ved lufthavnen	31	2	20	1
Bil, ble kjørt av andre til/fra lufthavnen	19	14	30	33
Flybuss	11	17	17	20
Annen buss	2	4	4	5
Tog, båt, ferge	2	1	2	2
Leiebil	0	5	0	2
Transfer til/fra annet fly/helikopter	11	17	13	20
Annet	1	2	1	1

Nesten hver tredje passasjer som reiser i forbindelse med arbeidet, bruker privatbil fra hjem eller arbeidssted til "sin" lufthavn og parkerer der. Mange bruker også taxi eller blir kjørt til lufthavnen av familie/venner. 11 prosent tar flybussen. Når de reisende skal til og fra lufthavnen ved besøksstedet, er taxi det klart viktigste transportmiddel for de yrkesreisende, 38 prosent velger dette. En av seks tar flybussen, en nesten like stor andel blir hentet på lufthavnen av forretnings-forbindelser og en sjettedel reiser videre fra samme lufthavn med et annet fly eller eventuelt helikopter.

For de som er på privat reise, er bildet noe annerledes. Det mest vanlige er å bli kjørt til lufthavnen av familie eller venner, mens 20 prosent tar sin egen bil og parkerer ved lufthavnen. 17 prosent velger flybussen, mens taxi er mindre brukt her enn for de andre delmarkedene. Vel framme på besøksstedet, blir en tredel hentet på lufthavnen av familie og venner, mange tar flybuss eller taxi og såpass mange som en femtedel skal videre med et annet fly.

De tallene vi har samlet i tabellene 5.16 og 5.17 gjelder gjennomsnittstall for alle landets lufthavner, vektet etter passasjertall. Dette gir et generelt bilde, men en må være oppmerksom på at variasjonene fra lufthavn til lufthavn kan være ganske store. Spesielt gjelder dette de mindre lufthavnene. I kapittel 8.1 har vi sett spesielt på tilbringertransporten til og fra Fornebu lufthavn.

5.8 Vurderes andre transportmidler?

Tabell 5.19: Andel som vurderer andre transportmidler. Private reiser og arbeidsbetingede reiser. 1992 og 1998. Prosent.

Proportion of passengers considering other mean of transport by purpose. 1992 and 1998. Percent.

	1992			1998		
	Privat reise	Arbeids reise	I alt	Privat reise	Arbeids reise	I alt
I alt	100	100	100	100	100	100
Bare fly var aktuelt	74	91	84	80	92	87
Vurderte bil	7	4	5	7	3	4
Vurderte tog	14	4	8	8	3	5
Vurderte båt	3	1	2	2	1	2
Vurderte buss	2	-	1	3	1	2

Tabell 5.19 viser i hvilken grad de reisende vurderte andre transportmidler enn fly på reisen som de foretok. Sammenlignet med 1992 er det nå en lavere andel av passasjerene som vurderer alternative transportmåter. I 1992 svarte til sammen 16 prosent at de hadde vurdert annen transport, mens det seks år senere er 13 prosent som har gjort det samme. Ikke uventet er det de fritidsreisende som i størst grad vurderer andre transportmidler, men dette skjer i mindre grad i 1998 enn i 1992. Mens hver fjerde passasjer på privat reise anså det som aktuelt å benytte annen transport i 1992, er det nå kun en av fem som gjør det. Det er i særlig grad toget som synes å tape i konkurransen med flyet. 14 prosent av de fritidsreisende vurderte tog som alternativ i 1992, mens kun åtte prosent gjorde det samme i 1998. Kun de færreste (8 prosent) av dem som er på arbeidsreise vurderer andre transportmidler enn flyet.

Hvor er så konkurranseflaten mot andre transportmidler størst? Tabell 5.20 viser andelen som vurderer andre transportmåter på de ti mest trafikkerte rutene, samt på særlig konkurranseutsatte ruter, d v s ruter hvor mer enn hver fjerde passasjer vurderer alternativer til flyet.

Tabell 5.20: Andel som vurderer andre transportmåter på de 10 mest trafikkerte rutene innenlands og særlig konkurranseutsatte ruter. 1998. Prosent.

Proportion of passengers considering other transport means on the main domestic routes and those most exposed to competition. 1998. Percent.

Rute	Antall reisende (1000) ¹⁾	Andel som vurderer andre transportmåter
Oslo-Kristiansand	430	23 %
Oslo-Trondheim	1.137	17 %
Bergen-Stavanger	581	15 %
Oslo-Bergen	1.220	12 %
Oslo-Ålesund	346	12 %
Oslo-Stavanger	1.081	10 %
Bergen-Trondheim	217	9 %
Oslo-Bodø	355	7 %
Oslo-Harstad/Narvik	231	6 %
Oslo-Tromsø	330	3 %
<i>Spesielt konkurranseutsatte ruter</i>		
Harstad/Narvik-Tromsø	54	33 %
Bodø-Mo i Rana	35	29 %
Trondheim-Molde	12	29 %
Stavanger-Kristiansand	129	27 %
Trondheim-Kristiansund	31	27 %
Trondheim-Namsos	16	26 %
Trondheim-Sandefjord	31	26 %
Bergen-Florø	36	25 %

1) Passasjerer i transfer er utelatt

Av de store rutene er det ikke uventet Oslo-Kristiansand som er den mest konkurranseutsatte. Nesten hver fjerde passasjer har her vurdert andre transportmåter. Av disse overveide nær halvparten å ta toget, mens 40 prosent vurderte bruk av bil. Relativt sett er det også mange som overveier alternativer til fly på strekningen Oslo-Trondheim. Også her er det toget som i hovedsak utgjør den alternative transportmåten. Av de som lette etter alternativer, vurderte to tredjedeler tog, mens en tredjedel overveide bruk av bil. På strekningen Bergen-Stavanger er det ikke uventet hurtigbåt som er hovedkonkurrenten til flyet. Likevel er det bare åtte prosent som sier at de vurderte å ta hurtigbåt, mens ytterligere syv prosent vurderte andre transportmidler.

Det er imidlertid på kortere relasjoner vi finner de mest konkurranseutsatte rutene. Alle relasjonene sett under ett er Harstad/Narvik-Tromsø den mest konkurranseutsatte, målt på denne måten. Hver tredje passasjer vurderte her alternativ transport, i all hovedsak båt. Også på relasjonene mellom Trondheim og Møre-byene finner vi mange som overveier andre transportmidler. Ikke uventet er det bilen som her er konkurrenten. Litt overraskende er det kanskje at en fjerdedel av passasjerene vurderte alternative transportmidler på en såpass lang rute som Trondheim-Sandefjord. Denne ruten er imidlertid preget av en høy andel fritids-trafikk, og mer enn halvparten av dem som så seg om etter alternative transportmåter, vurderte toget.

5.9 Betydningen av bonuskort

Flyselskapenes bonusordninger har vært omdiskutert, blant annet ut fra de konkurransemessige virkningene de har. I denne undersøkelsen ble det spurt om man hadde bonuskort i ett eller flere selskap, og i så fall om dette hadde påvirket valg av flyselskap på reisen.

Tabell 5.21: Omfang og betydning av bonuskort for arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1998. Prosent.

Extent and significance of bonus cards for business and private travel. 1998. Percent.

		I alt	Arbeids- reiser	Private reiser
<i>Har du bonuskort i ett eller flere flyselskaper?</i>	Nei, ingen	33	22	50
	Ja, ett	31	32	30
	Ja, flere	36	46	20
<i>Har bonuskortet påvirket ditt valg av flyselskap på denne reisen?</i>	Ja	34	30	41
	Nei	66	70	59

To av tre passasjerer har bonuskort i ett eller flere selskaper, og en tredjedel av disse mener at bonuskortet har påvirket deres valg av flyselskap. Det er til dels store forskjeller mellom de som er på privat reise og de som reiser i arbeid. Fire av fem som reiser i arbeid har bonuskort, mens tilsvarende andel blant de fritidsreisende er 50 prosent. Til gjengjeld lar sistnevnte seg i større grad styre av bonusordningene ved valg av selskap. 41 prosent av dem som har bonuskort og er på privat reise sier at bonusordningene påvirket valget av selskap, mens kun 30 prosent av dem som reiser i arbeid sier det samme.

Vi har også sett på hvordan utbredelsen av bonuskortene varierer etter tallet på flyreiser. Som vi kunne vente er bonuskortene langt mer utbredt blant de som reiser ofte enn blant de som reiser en eller to ganger i året, se tabell 5.22. 90 prosent av dem som reiser mer enn ni ganger i året med innenlandsfly har bonuskort, tilsvarende tall for de som bare tar en eller to turer i året er 28 prosent.

Dersom vi bryter resultatene ned på selskap finner vi at SAS' passasjerer i størst grad lar seg påvirke av bonusprogrammet. 39 prosent av dem som har bonuskort og som reiser med SAS, sier at valget av flyselskap ble påvirket av bonusordningen. Tilsvarende andel blant Braathens passasjerer er 31 prosent, mens kun 16 prosent av Widerøes passasjerer sier det samme.

Tabell 5.22: Andel av de reisende som har bonuskort, etter reisehyppighet. Andel der kortet har påvirket valg av flyselskap. 1998. Prosent.

Proportion of travellers possessing bonus cards by travel frequency. Proportion where card has influenced choice of air company. 1998. Percent.

	1-2 reiser i året	3-9 reiser i året	mer enn 9 reiser i året
I alt	100	100	100
Har ikke kort	72	36	10
Har ett kort	21	39	30
Har flere kort	7	25	60
Andel der kortet har påvirket valg av flyselskap	22 %	32 %	31 %

6 Utenlandstrafikken

6.1 Rutetilbud og reiseomfang

Utenlandstrafikken har vokst veldig siden forrige reisevaneundersøkelse i 1992. Den gang ble det foretatt om lag 3,5 millioner reiser mellom Norge og utlandet, mens omfanget seks år senere var nærmere seks millioner reiser. I løpet av denne perioden opprettet selskapene direkteflyvninger til mange nye destinasjoner. De nye rutene er imidlertid i all hovedsak mindre ruter. SAS' to ukentlige avganger fra Oslo til Nice, Braathens to ukentlige avganger fra Oslo til Malaga og Hemus Airs ukentlige avgang til Sofia kan her stå som eksempler. I undersøkelsesperioden var SAS' rute til New York fortsatt den eneste direkte ruten utenfor Europa. Til tross for at det etter åpningen av Gardermoen ble opprettet en ny rute til Minneapolis (Northwest Airlines), har trafikkveksten foreløpig i liten grad åpnet for direkteruter utenfor Europa.

Det aller meste av veksten i perioden har med andre ord skjedd på etablerte relasjoner, først og fremst ved at frekvensen har økt og at selskaper har gått inn på ruter der hvor konkurrenten tidligere opererte alene. Det mest typiske trekket i så måte er at SAS har blitt mindre dominerende. Et annet interessant trekk er at kapasiteten på rutene til de største flyselskaperes "huber" er økt relativt sterkt (London, Amsterdam, Paris, Frankfurt). En grunn til dette kan være at destinasjonsvalget blir mer variert enn før og at interkontinentale flyvninger øker i omfang. Behovet for flybytte har da også økt noe. I 1992 dekket rutetilbudet behovet til 58 prosent av passasjerene, d v s at de kunne gjennomføre reisen uten flybytte i utlandet. Seks år senere var denne andelen 61 prosent.

6.2 Reisens hovedformål

Tabell 6.1 på neste side viser utenlandsreisene fordelt etter formål i 1986, 1992 og 1998. Som for innenlandstrafikken synker andelen yrkesreiser gjennom perioden. Fire av ti flyreiser til utlandet er nå private reiser, mot tre av ti i 1986. Endringen er særlig markert i første del av perioden, på 1990-tallet har fordelingen mellom yrkesreiser og private reiser stabilisert seg. Fritidstrafikken domineres av ferie- og helgeturer og besøksreiser, mens andre private formål er av marginal betydning. De arbeidsrelaterte reisene, d v s yrkesreiser og reiser til/fra arbeid sett under ett, utgjør 60 prosent av trafikken. Til tross for at dette er ni prosentpoeng lavere enn i 1986, kan arbeidsreisene fortsatt sies å være bærebjelken i markedet.

Tabell 6.1: Reiser med rutefly til utlandet etter hovedformål. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

International air travel by purpose, 1986, 1992, and 1998. Percent.

Formål	1986	1992	1998
I alt	100	100	100
Yrkesreise	65	57	56
Reise til/fra arbeid	4	3	4
Private reiser i alt	31	40	40
- Reise til/fra skole-/studiested	2	1	2
- Reise til/fra idretts-/kulturarrangement	2	3	2
- Besøk hos slekt og venner ²	-	15	12
- Ferie-/helgetur	23	18	21
- Andre private reiser	4	3	3

Som for innenlandstrafikken er også deler av reisene til utlandet kombinasjonsreiser. På rutene til og fra utlandet oppga 16 prosent at reisen besto av to formål, mens en av hundre oppga tre formål. Det er med andre ord en større andel kombinasjonsreiser på utland enn på innland. Også sammensetningen av disse reisene er ulik. Mens hver femte av dem som oppga flere formål på innland utelukkende var på yrkesreise, er tilsvarende andel blant utenlandspassasjerene 52 prosent. Vanligst her er kombinasjonen "til/fra arbeid" og "serviceoppdrag/konsulentbistand". Kombinasjonen yrke-privat var det vanligste på innland (45 prosent), mens vi på utland finner at kun 29 prosent av kombinasjonsreisene er av denne typen. Som for innenlandsreisene er det særlig kurser og konferanser som kombineres med private gjøremål, først og fremst ferie- og helgeturer.

De siste 20 prosentene som oppgir flere formål gjelder kombinasjon av ulike typer private reiser. Mest vanlig her er å kombinere "ferie-/helgeturer" med "besøk hos venner og slektninger".

Ser vi utelukkende på yrkesreisene, finner vi at reiser i forbindelse med serviceoppdrag/konsulentbistand er sterkt økende. Tabell 6.2 viser yrkesreisene etter type og bosted i 1992 og 1998.³

² "Besøk hos slekt og venner" var ikke spesifisert som egen kategori i 1986.

³ I 1986 var de arbeidsrelaterte reisene kun spesifisert i to kategorier; "Forretnings-/tjenestereise" og "Reise til/fra arbeid". Resultater fra 1986 er derfor ikke tatt inn i tabellen.

Tabell 6.2: Yrkesreiser til utlandet etter formål og bosted. 1992 og 1998. Prosent.

International business travel by objective and by place of residence. 1992 and 1998. Percent.

	1992			1998		
	I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet	I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
Alle yrkesreiser	100	100	100	100	100	100
Kurs/konferanse/kongress	32	35	28	32	36	27
Salg/innkjøp/ forhandlinger/messe	26	25	28	23	23	23
Serviceoppdrag/ konsulentbistand	13	10	16	20	15	27
Annen yrkesreise	29	30	28	25	26	23

Reiser i forbindelse med serviceoppdrag/konsulentbistand utgjør nå hver femte yrkesreise med fly til utlandet, mot 13 prosent i 1992. Både blant yrkesutøvere bosatt i Norge og i utlandet har denne typen reiser økt i omfang, men spesielt utlendingene reiser nå langt oftere til Norge i forbindelse med serviceoppdrag og konsulentbistand. Økningen skjer på bekostning av salgs-/innkjøpsreiser og samlekategorien "Annen yrkesreise". Kurs- og konferansereiser beholder sin andel av markedet, både blant nordmenn og utledninger på besøk i Norge. Dette til forskjell fra innenlandstrafikken hvor reiser i forbindelse med kurs og konferanser økte veldig i perioden.

6.3 Besøkssteder i Norge og utlandet

Tabell 6.3: Flyreiser mellom Norge og utlandet. Reiser generert av bosatte i Norge og i utlandet fordelt på hjemsted og besøkssted. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

International air travel to/from Norway. Journeys generated by residents of Norway and abroad. 1986, 1992 and 1998. Percent.

1986	1992	1998		1986	1992	1998
Bosatte i Norge				Bosatte i utlandet		
57	58	60	Landsdel/land	43	42	40
Hjemsted				Besøkssted		
64	65	63	Østlandet	55	63	60
13	14	15	Agder/Rogaland	13	11	12
16	13	13	Vestlandet	20	14	11
4	5	5	Trøndelag	4	5	5
3	3	4	Nord-Norge	8	7	12
100	100	100		100	100	100
Besøkssted				Hjemsted		
21	13	13	Sverige	23	18	18
15	13	11	Danmark	29	13	12
5	3	3	Finland	3	2	3
-	-	1	Island	-	-	1
41	29	28	Norden	55	33	34
5	2	3	Italia	2	3	2
3	5	5	Spania/Portugal	1	2	1
1	2	3	Belgia	1	1	2
6	10	6	Tyskland	5	9	7
4	2	2	Sveits	2	3	4
3	3	4	Nederland	4	4	4
9	5	6	Frankrike	5	5	4
14	23	21	Storbritannia/Irland	14	18	20
3	6	8	Øvrige Europa	1	3	4
48	58	58	Europa	35	48	48
5	6	7	USA/Canada	7	12	13
4	5	4	Asia	2	5	3
2	2	3	Andre land	1	2	2
100	100	100		100	100	100

Tabell 6.3 viser bosted og besøkssted for alle flypassasjerer, både for reiser generert i Norge og i utlandet. Forholdet mellom genererte og attraherte reiser har endret seg lite i perioden. I 1986 var 57 prosent av passasjerene på flyene til utlandet bosatt i Norge, mens vi tolv år senere finner at 60 prosent av de reisende er nordmenn. "De norske" reisene genereres i hovedsak fortsatt på Østlandet,

mens befolkningen i Trøndelag og Nord-Norge genererer langt færre reiser, også når vi tar høyde for folketallet i de ulike landsdelene.

Når det gjelder landsdelenes andel av utlendingenes reiser til Norge er det også Østlandet som dominerer. Seks av ti reiser går til Østlandsregionen, og blant disse oppgir 78 prosent Oslo som sitt besøkssted. Oslo m/omegn er dermed besøksmål for nær halvparten av alle utlendinger som kommer med fly til Norge. Vestlandet får færre besøk av utlendinger nå enn tidligere. 11 prosent hadde Vestlandet som sitt besøkssted i 1998, mot 14 prosent i 1992 og 20 prosent i 1986. Det kan være flere årsaker til dette, blant annet at det nå er færre utlendinger som er engasjert i oljebransjen på Vestlandet enn tidligere. Motsatt tendens ser vi for de nordligste landsdelene som har økt sin andel av markedet med fem prosentpoeng de siste seks årene. Hver åttende reise ender nå i et av de tre nordligste fylkene.

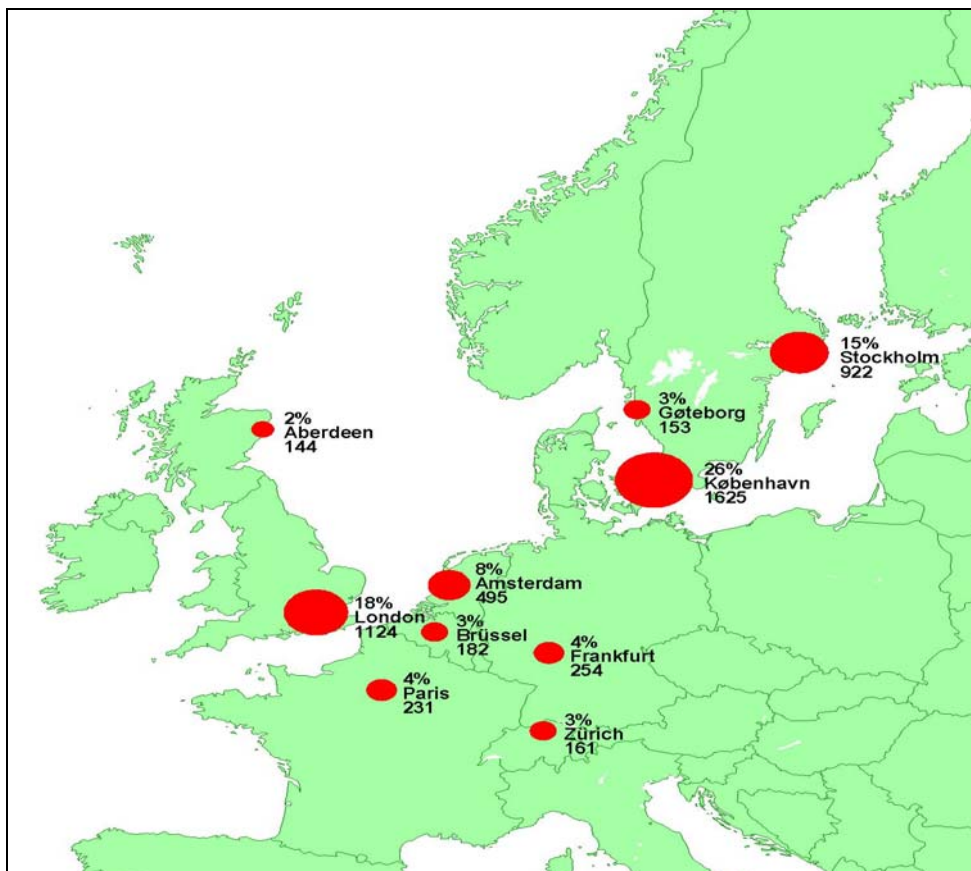
Storbritannia er det landet som mottar flest flyreisende nordmenn, men også Sverige og Danmark er populære reisemål. I første del av perioden opplevde vi imidlertid en nedgang i trafikken til de nordiske landene, og da spesielt Sverige. Dette kan ha sammenheng med at undersøkelsen i 1986 kun inkluderte SAS sine ruter. Etter 1992 har det ikke skjedd større endringer, med to unntak. Tyskland mottar relativt sett færre besøkende fra Norge. Nordmenns flyreiser til Tyskland er i hovedsak arbeidsrelaterte, nær 80 prosent av passasjerene som er bosatt i Norge oppgir at reisen skjer i forbindelse med arbeid. Rutene til Tyskland trafikkeres utelukkende av SAS/Widerøe og Lufthansa. Disse selskapene samarbeider nå om trafikken, og en undersøkelse foretatt ved TØI for noen år tilbake (Lian 1997) viste at prisene på ruta Oslo-Frankfurt økte betraktelig i perioden 1992-1996. Det er grunn til å anta at tilsvarende utvikling også gjorde seg gjeldende på de øvrige rutene til Tyskland, og dette kan ha bidratt til utviklingen vi ser i tabell 6.3.

Videre ser vi at gruppen "øvrige Europa" har økt noe. Dette er i hovedsak øst-europeiske land, og går vi nærmere inn i tallene finner vi at Den Tsjekiske Republikk, og da i særdeleshet Praha, er blitt et populært reisemål blant nordmenn. I 1992 var Tjekkia det endelige målet for 0,4 prosent av nordmenns reiser til utlandet, mens tilsvarende andel i 1998 var 2,3 prosent.

Fortsatt kommer utlendingene som besøker Norge i hovedsak fra Sverige, Danmark og Storbritannia. Til sammen står disse tre landene for halvparten av de besøkende. Britene har relativt sett blitt flere i løpet av disse årene, hver femte besøkende kommer i dag fra Storbritannia. Ser vi perioden under ett er likevel den mest bemerkelsesverdige endringen nedgangen i besøkende fra de nordiske landene, og da i særdeleshet danskenes reiser til Norge. På ny kan dette ha å gjøre med at man i 1986 kun konsentrerte seg om SAS sine ruter, men det bør også påpekes at det på den tiden var mange dansker som arbeidet i Norge for en kortere periode, og disse kan ha generert mange reiser.

6.4 Noen viktige destinasjoner

I dette avsnittet ser vi litt nærmere på trafikken til de største destinasjonene. Figur 6.1 viser antall reisende for de 10 største destinasjonene i perioden 1. september 1997 til 31. august 1998, samt andelen av totaltrafikken med utlandet. Som påpekt i kapittel 3 må resultatene tolkes med forsiktighet når de som her brytes ned på relasjoner. Dette gjelder spesielt Amsterdam, Brussel og Paris hvor det er grunn til å tro at henholdsvis KLM, Sabena og Air France er underrepresentert i utvalget. For de Skandinaviske rutene, hvor kun norske selskaper opererer, er derimot representativiteten godt ivarettatt.



Figur 6.1: De 10 største destinasjonene for utenlandstrafikken fra norske lufthavner. Antall reisende (1000) og andelen av totaltrafikken til utlandet. 1998.

Main destinations for international travel from Norwegian airports. Total passengers (1000) and foreign travel as proportion of total traffic 1998.

6.4.1 København

Som for seks år siden er København den viktigste destinasjonen for utenlandstrafikken. Mer enn 1,6 millioner personer reiste i fjor med fly fra Norge til København, og dette representerer 26 prosent av alle flyreiser til utlandet. Relativt sett har imidlertid København mistet noe av sin betydning sammenlignet med 1992 da 38 prosent av alle reiser til utlandet gikk til Kongens by. På undersøkelsestidspunktet hadde seks norske byer (Oslo, Bergen, Trondheim,

Stavanger, Kristiansand og Sandefjord) direkte flyforbindelse med København, hvorav Oslo sto for 62 prosent av trafikken.

Kastrup er hub for SAS' internasjonale flyvninger og det viktigste knutepunktet for den norske utenlandstrafikken. De fleste som går av flyet på Kastrup skal fly videre, bare 36 prosent avslutter sin flyreise der. De øvrige skal fly videre til nær sagt alle jordens kanter:

Tabell 6.4: Endelig mål for flyreisen blant passasjerer som reiser mellom Norge og København. 1992 og 1998. Prosent.

Final destination of journey for passengers between Norway and Copenhagen. 1992 and 1998. Percent.

	1992	1998
København	31	36
Norden ellers	6	10
Storbritania/Irland	3	5
Benelux	3	3
Frankrike	6	3
Tyskland	15	9
Italia	4	4
Sveits/Østerrike	4	4
Spania/Portugal	8	4
Europa ellers	7	10
Nord-Amerika	6	4
Israel	3	2
Verden ellers	4	6
I alt	100	100

København er først og fremst et knutepunkt for reiser innen Europa. Kun 12 prosent av passasjerene har mål utenfor Europa, og av disse er USA og Israel de viktigste. København har de siste årene blitt et viktigere knutepunkt for reiser innen Norden. Ti prosent av dem som reiser fra Norge til København skal nå videre til et annet sted i Norden, mot seks prosent i 1992. Av disse skal hver tredje til Malmö, og en like stor andel videre med innenriksfly i Danmark. Motsatt tendens ser vi for Tyskland. I 1992 skulle 15 prosent av dem som reiste mellom Norge og København reise videre med fly til Tyskland, mens det nå bare er ni prosent som oppgir det samme. Dette kan delvis forklares med at det i perioden er opprettet en ny direkte rute til Berlin med Widerøe, men det er nok også et utslag av at det relativt sett er færre som nå reiser til Tyskland med fly (jf tabell 6.3).

Det er blitt flere nordmenn om bord på København-flyene. To tredjedeler av passasjerene er nå bosatt i Norge, mot 60 prosent i 1992. 13 prosent er bosatt i Danmark, mens de øvrige er bosatt i andre land. 63 prosent av passasjerene er på en arbeidsrelatert reise. Dette er noe høyere enn i 1992 da 58 prosent oppga arbeidsrelaterte formål.

6.4.2 London

London er den nest største destinasjonen, som i 1992. Relativt sett synes imidlertid London også å ha mistet noe av sin betydning som reisemål og

trafikknutepunkt. I 1992 gikk 21 prosent av utenlandsreisene til London, mens vi nå finner at 18 prosent har London som mål. På undersøkelsestidspunktet hadde fire norske byer (Oslo, Bergen, Stavanger og Sandefjord) direkte flyforbindelse med London, hvorav Oslo sto for 72 prosent av trafikken.

London-ruten fra Oslo er preget av hard konkurranse. Pr juli 1999 flyr fire selskaper (SAS, Braathens, Color Air og British Airway) til London fra Gardermoen, mens billigselskapet Ryan Air flyr fra Sandefjord. Konkurransen gjør at lavprisandelen er høy, hele 76 prosent oppgir at de reiser på økonomi-/turistklasse. Til sammenligning er lavprisandelen for alle utenlandsreisene under ett 65 prosent (se tabell 6.15 nedenfor).

26 prosent av passasjerene til London reiser videre med fly, hvorav hver femte skal til andre plasser på de britiske øyer, 28 prosent til kontinentet, 30 prosent til Nord-Amerika og 22 prosent til andre verdensdeler. Sammenlignet med 1992 har London mistet noe av sin betydning som hub for Nord-Amerika, men styrket seg på flyvninger til kontinentet.

Også på London-rutene er det blitt noen flere nordmenn i perioden. 65 prosent av passasjerene er nå bosatt i Norge, mot 62 prosent i 1992. En av fire passasjerer er bosatt i Storbritannia, mens de øvrige 13 prosent er bosatt i andre land, i hovedsak USA. London er et populært feriemål for nordmenn, og 55 prosent av reisene er private reiser. Dette er noe høyere enn i 1992 da passasjerene fordelte seg jevnt på de to hovedformålene.

6.4.3 Stockholm

Til Stockholm kommer man med direkte fly fra Oslo og Bergen. Ruten fra Oslo var lenge ei melkeku for SAS. Høy forretningsandel og tilsvarende høy andel fullprisbetalende gjorde dette til en svært lønnsom relasjon. I november 1996 gikk imidlertid Braathens tungt inn, og dette førte umiddelbart til en rekke kampanjepriser og spesialtilbud fra begge selskap. I tillegg økte kapasiteten sterkt. Våren 1996 hadde SAS som eneste operatør 91 ukentlige avganger, mens det ett år senere gikk 144 fly mellom Oslo og Stockholm pr uke. I tillegg til Braathens inntreden økte SAS frekvensen på sine flyvninger, og i en periode var også Finnair inne med 12 avganger. Etter åpningen av Gardermoen økte SAS og Braathens frekvensen ytterligere, mens Finnair har innstilt noen av sine avganger. Pr juli 1999 er det i alt 161 ukentlige avganger mellom Oslo og Stockholm.

27 prosent av de som reiser fra Norge til Stockholm skal videre med fly. Av disse skal en fjerdedel til andre lufthavner i Sverige. Først og fremst er imidlertid Stockholm et knutepunkt for reiser østover. En tredjedel av transfer-passasjerene skal videre til plasser i Finland, mens ytterligere 20 prosent skal videre til øst-europeiske land.

54 prosent av passasjerene på rutene til Stockholm er bosatt i Norge, mens 33 prosent er bosatt i Sverige. Dette tilsvarer omtrent fordelingen i 1992. Fortsatt domineres Stockholms-rutene av personer på arbeidsrelaterte reiser. 73 prosent oppgir at de er på yrkesreise, tre prosent reiser til/fra arbeid, mens 24 prosent har private gjøremål. Tilsvarende tall i 1992 var henholdsvis 70, 3 og 27 prosent. Konkurransen har imidlertid bidratt til at fullprisandelen har gått noe ned. I 1998 reiste 47 prosent på business klasse, mot 52 prosent i 1992.

6.4.4 Amsterdam

Rutene mellom Amsterdam og Oslo opereres av KLM og SAS, og dessuten har KLM en rute mellom Amsterdam og Stavanger. Disse rutene genererte nesten en halv million reiser i 1998, noe som utgjør åtte prosent av totaltrafikken med utlandet. Det er vanskelig å si eksakt hvor mye trafikken med Amsterdam har økt siden 1992 ettersom KLM den gang ikke var med i undersøkelsen. Det er imidlertid liten tvil om at veksten har vært betydelig, delvis som følge av at KLM og Braathens har inngått et samarbeid, og dermed har Amsterdam blitt en viktigere hub for trafikk til andre verdensdeler. Hele 53 prosent av dem som reiser til Amsterdam skal nå fortsette reisen med fly, mot 40 prosent i 1992. Nær halvparten av disse skal videre til andre plasser i Europa, 40 prosent skal til Nord-Amerika mens de øvrige skal til andre verdensdeler.

Rutene til Amsterdam er jevnt besatt av nordmenn og utlendinger. 51 prosent er bosatt i Norge, mens 18 prosent er fra Nederland. Av bosatte i andre land er USA sterkest representert med 12 prosent av passasjerene. Fordelingen på arbeidsreiser og private reiser er som for gjennomsnittet.

6.4.5 Paris

Paris er et populært reisemål for mange nordmenn. Oslo er eneste norske by som har direkte forbindelse med Paris, og man kan velge mellom SAS eller Air France. I perioden 1. september 1997 til 31. august 1998 reiste om lag 230 000 personer mellom Oslo og Paris.

Kun 22 prosent av dem som reiser til Paris skal videre med fly. Paris er med andre ord ingen stor hub for nordmenn på utenlandsreise. Av transfer-passasjerene skal 43 prosent til en annen fransk destinasjon, 25 prosent skal til andre plasser i Europa, mens de øvrige flyr videre til andre verdensdeler.

Flightene til Paris har en høy andel nordmenn, hele 68 prosent oppgir å være bosatt i Norge. De øvrige er i all hovedsak bosatt i Frankrike, men vi finner også enkelte amerikanere om bord på disse flyene. Ikke uventet er mer enn halvparten (52 prosent) av disse reisene private reiser, slik at fullprisandelen kun er 24 prosent.

6.4.6 Tyskland

I motsetning til mange andre europeiske land har ikke Tyskland noen by som utmerker seg som et naturlig sentrum for flytrafikken. Lufthansa og SAS har sin hub for oversjøiske flyvninger i Frankfurt hvor begge flyr. Begge flyr også til

Düsseldorf, og i tillegg går det ruter fra Oslo til Berlin (Widerøe), Hamburg (Lufthansa) og München (Lufthansa). Med fem relasjoner er Tyskland faktisk det landet som har flest direkte forbindelser med fly fra Norge. I 1998 ble det foretatt om lag 450 000 flyreiser mellom Norge og Tyskland. 57 prosent av disse gikk til Frankfurt, 20 prosent til Hamburg, 11 prosent til Düsseldorf, 9 prosent til München og 3 prosent til Berlin.

Halvparten av dem som reiser til Tyskland skal videre med fly, og av disse benytter åtte av ti Frankfurt som mellomstasjon. 16 prosent av transferpassasjerene skal over på et innenriksfly, 27 prosent skal på en oversjøisk flyvning, mens 57 prosent skal videre til et annet europeisk land. Mange av de som reiser til Spania og Italia flyr via Tyskland, men også for turer til Østerrike og videre østover er Tyskland et naturlig utgangspunkt.

62 prosent av passasjerene på flyene til Tyskland er bosatt i Norge, mens 24 prosent er bosatt i Tyskland. Som tidligere nevnt har trafikken til Tyskland en høy andel yrkesreisende. 63 prosent av passasjerene oppgir arbeidsrelaterte formål, men likevel er andelen som reiser på business klasse som for gjennomsnittet (32 prosent, se tabell 6.15).

6.4.7 USA

Avslutningsvis vil vi se litt nærmere på reisene til USA. I perioden 1. september 1997 til 31. august 1998 reiste drøyt 400 000 passasjerer på utenlandsrutene direkte (evt med flybytte) mellom Norge og USA. Tabell 6.5 gir en oversikt over disse passasjerens bostedsland. 51 prosent av "direktereisene" foretas av personer bosatt i Norge og 44 prosent av personer bosatt i USA. I tillegg kommer en liten gruppe svensker, dansker og finner som reiser til USA via Norge. Undersøkelsen viser dessuten at om lag 110 000 amerikanere reiste med fly mellom Norge og et annet europeisk land, disse er på rundreise i Europa og er ikke regnet med i tabellen nedenfor.

Tabell 6.5: Bostedsland for passasjerer som reiser mellom Norge og USA. 1998.

Country of residence for passengers between Norway and USA. 1988.

	Antall
Bosatte i Norge	210 000
Bosatte i andre nordiske land	20 000
Bosatte i USA	180 000
I alt	410 000

Hvilken reiserute velger de som skal til USA? Da reisevaneundersøkelsen ble gjennomført var det kun en oversjøisk rute fra Norge, og den gikk til New York. Selv om vi etter åpningen av Gardermoen har fått en ny direkte rute til USA, må de aller fleste fortsatt bytte fly en eller flere ganger underveis på reiser til USA. Tabell 6.6 viser reiseruten for passasjerer som skal "direkte" til USA:

Tabell 6.6: Reiserute for passasjerer med USA som bestemmelsessted.1998.

Travel itinerary for passengers with USA as destination.1998.

Direkte fra Oslo	27
Via Amsterdam	23
Via København	16
Via London	16
Via Reykjavik	8
Via Stockholm	4
Via Frankfurt	3
Via Paris	1
Via andre europeiske lufthavner	2
I alt	100

27 prosent reiser direkte til USA (New York) med SAS' rute. Av disse blir 44 prosent igjen i New York, mens de resterende skal videre med fly innenriks i USA. Nær tre av fire velger å reise via en hub i Europa, hvorav de fleste flyr med KLM via Amsterdam. KLM, i samarbeid med Northwest Airlines, har direkte forbindelser med en rekke destinasjoner i USA, og passasjerene fordeler seg derfor forholdsvis jevnt over kontinentet. Minneapolis og Houston er imidlertid de hyppigste reisemålene med henholdsvis 20 og 12 prosent av passasjerene.

16 prosent av de som reiser til USA flyr via København, og en tilsvarende andel flyr via London. København er et særlig populært utgangspunkt for reiser til Chicago (35 prosent) og New York (29 prosent), mens reisende via London fordeler seg jevnt over kontinentet. Hver fjerde skal til store byer på østkysten (Washington, New York og Boston), en tilsvarende andel skal til storbyene på vestkysten (Los Angeles og San Francisco), mens 17 prosent enten skal til Chicago eller Houston.

Det er også interessant å merke seg at åtte prosent reiser via Reykjavik. Icelandair har et av de rimeligste tilbudene på reiser til USA, og et særpreg ved denne trafikken er at mange kombinerer reisen med noen dagers opphold på Island. De fleste av dem som reiser via Reykjavik skal til byene på østkysten, nærmere bestemt New York (29 prosent), Washington (21 prosent) og Miami (15 prosent).

6.5 Hvem er passasjerene på utenlandsrutene?

6.5.1 Kjønn og alder

Kvinnene har gjort seg sterkere gjeldende blant flypassasjerene de senere årene, også på utenlandsrutene. Kvinneandelen på utenriksflyene har steget jevnt siden 1986, da den var 25 prosent. I 1992 fant vi at en av tre passasjerer var kvinner, mens vi i 1998 finner at 36 prosent av reisene til utlandet foretas av kvinner.

Tabell 6.7: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder og kjønn. 1998. Prosent.
Air passengers (12 years and over) by age and gender. 1998. Percent.

Alder	I alt	Prosentandel i hver aldersgruppe	
		Menn	Kvinner
I alt	100	64	36
12-19 år	3	60	40
20-29 år	16	52	48
30-39 år	25	67	33
40-49 år	25	72	28
50-59 år	21	70	30
60-69 år	7	58	42
70 år og eldre	3	53	47

Ser vi på kjønnsfordelingen innenfor ulike alderskategorier finner vi at menn er i overtall i alle grupper. Dette til forskjell fra innland hvor vi fant et flertall kvinner blant tenåringene. Mannsdominansen er størst i aldersgruppene 30-60 år, og det er også her reiseaktiviteten er størst. I de eldste aldersgruppene, og blant de mellom 20 og 30 år, finner vi nesten like mange kvinner som menn. Tendensen er derfor klar, kvinnene erobrer stadig større andeler av utenlandsreisene med fly.

Også på utenlandsrutene har flypassasjerenes alder økt på 1990-tallet (tabell 6.8). Gjennomsnittsalderen er nå nesten to år høyere enn den var i 1992, noe som i første rekke skyldes en større andel passasjerer i gruppen 50-59 år. På ny ser vi en kohorteffekt. Den flyvante etterkrigs generasjonen har nå passert 50 år, og disse er større brukere av fly enn det 50-åringene på 1980-tallet var.

Tabell 6.8: Flypassasjerer (som har fylt 12 år) etter alder. 1986, 1992 og 1998. Prosent.
Air passengers (12 years and over) by age. 1986, 1992 and 1998. Percent.

Alder	1986	1992	1998
I alt	100	100	100
12-19 år	2	4	3
20-29 år	16	17	16
30-39 år	30	26	25
40-49 år	28	29	25
50-59 år	15	15	21
60-69 år	7	6	7
70 år og eldre	2	3	3
Gj.snittsalder	41 år	41 år	43 år

6.5.2 Inntekt

Tabell 6.9: Flypassasjerer på utenlandsrutene (17 år og over) etter inntekt. 1998. Prosent og gjennomsnitt.

Air passengers on international routes (age 17 and above) by income. 1998. Percent and mean.

Inntekt	Alle	Privat reise	Arbeidsreise
I alt	100	100	100
Under 150'	8	19	2
150'-199'	5	10	2
200'-249'	13	22	8
250'-299'	13	16	11
300'-399'	23	17	26
400'-499'	15	6	20
500' og høyere	23	10	31
Gj.snittsinntekt	Kr 388'	kr 278'	kr 452'

Tabell 6.9 viser flypassasjerene på utenlandsrutene etter inntekt.⁴ Flypassasjerene har langt høyere inntekt enn gjennomsnittet i befolkningen. Bare 13 prosent oppgir at de har inntekt under kr 200 000, mens hele 23 prosent sier at de har en brutto årsinntekt over en halv million. Gjennomsnittlig brutto inntekt for personer 17 år og over i landet under ett var i 1996 om lag kr 180 000,⁵ med andre ord langt under hva som er gjennomsnittet blant flypassasjerene. Til tross for at kundegrunnlaget øker og stadig flere tar del i luftfarten, er det altså fortsatt et markant økonomisk skille mellom de som flyr og gjennomsnittet av befolkningen. Dette gjelder innenfor alle aldersgrupper.

Ikke uventet er inntektsnivået til personer som reiser i arbeid langt høyere enn blant de som reiser privat. Hver tredje arbeidsreisende har brutto årsinntekt over en halv million, noe som blant annet har å gjøre med at den yrkesmessige status blant de som reiser i arbeid er høy.

⁴ Dette er tall for passasjerer bosatt i Norge. Det må bemerkes at en av tre respondenter unnlot å svare på dette spørsmålet, noe som skaper usikkerhet i resultatene.

⁵ Kilde: Tabell 172 "Selvangivelsesregnskap for bosatte personer 17 år og over" i Statistisk Årbok 1998.

6.5.3 Hovedbeskjeftigelse og yrkesmessig status blant de som reiser i arbeid

Tabell 6.10: Arbeidsbetingede reiser til utlandet etter hovedbeskjeftigelse. 1992 og 1998. Prosent.

International business journeys by main occupation. 1992 and 1998. Percent.

	1992	1998
I alt	100	100
Ansatt i offentlig sektor	18	18
Ansatt i privat virksomhet	68	66
Selvstendig næringsdrivende	10	10
Annet	4	6

Tabell 6.10 viser de arbeidsbetingede reisene til utlandet etter hovedbeskjeftigelse. Ansatte innen privat virksomhet står bak to av tre arbeidsreiser med fly til utlandet. Tar vi i tillegg med selvstendig næringsdrivende finner vi at privat sektor til sammen står for 76 prosent av reisene, noe som omtrent tilsvarer nivået i 1992. Dominansen av privat ansatte er derfor større på utenlandsrutene enn hva vi erfarer på innenriksflyvningene, hvor syv av ti reisende er tilknyttet privat sektor (se kapittel 7). 18 prosent av de arbeidsbetingede utenlandsreisene genereres av offentlig ansatte, mens de siste seks prosentene foretas av studenter, pensjonister og hjemmевærende som oppgir at de er på yrkesreise.

Arbeidsreisene til utlandet er et "topptungt" marked i den forstand at toppledere er en stor gruppe.

Til sammen står toppledere for 23 prosent av alle arbeidsrelaterte reiser med fly til utlandet som foretas av privat sektor. Eksakte tall for størrelsen på de ulike gruppene har man ikke, men det er liten tvil om at toppledere er overrepresentert på de arbeidsrelaterte flyreisene til utlandet (se kap. 7.2 og 7.3 for en nærmere diskusjon). Likeså taler mye for at personer uten lederansvar er kraftig underrepresentert idet de kun representerer 31 prosent av passasjerene. Dette mønsteret ser vi også igjen på innland, men forskjellene mellom ledere og personer på underordnet nivå er mer markert på utenlandsflyvningene (jf kap. 7).

Tabell 6.11: Arbeidsbetingede reiser til utlandet etter yrkesstatus. Bosatte i Norge og bosatte i utlandet. 1998. Prosent.⁶

International business journeys by occupational status. Residence in Norway and abroad. 1998. Percent.

	I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
I alt	100	100	100
Toppleder	23	23	23
Mellomleder	37	37	36
Uten lederansvar	28	28	27
Selvstendig næringsdrivende	12	12	14

⁶ Tabellen omfatter kun privat sektor.

Brutt ned på bosted finner vi at yrkesstatusen er bemerkelsesverdig lik mellom personer bosatt i Norge og personer bosatt i utlandet. Begge gruppene er ”topptunge”. Det er med andre ord ikke slik at det kun er norske næringslivstopper som reiser til utlandet, vel så ofte kommer deres utenlandske kolleger hit til Norge.

Disse likhetene gjenspeiler seg også når vi bryter resultatene ned på arbeidsområde. I tabell 6.12 er toppledere og selvstendig næringsdrivende beholdt som egne funksjoner, mens mellomledere og personer uten lederansvar er spesifisert i fem arbeidsområder; salg/markedsføring, produksjon/service, konsulent/utredning, administrasjon og andre arbeidsområder.⁷

Tabell 6.12: Arbeidsrelaterte reiser til utlandet etter arbeidsområde og bosted. 1998. Prosent.

International business journeys by occupation and place of residence. 1998. Percent.

	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
I alt	100	100
Toppleder	23	23
Ansatt innen salg/markedsføring	16	16
Ansatt innen produksjon/service	12	12
Ansatt innen konsulent/utredning	11	12
Ansatt innen administrasjon	9	7
Ansatt innen andre arbeidsområder	17	16
Selvstendig næringsdrivende	12	14

6.6 Reiseopplegg og reisens varighet

6.6.1 Oppmøtetid på lufthavnen

Når man skal reise utenlands møter man opp på lufthavnen tidligere enn hva man gjør på innenriksflyvningene. Strengere sikkerhetskontroller, passkontroll og tax free butikker bidrar til dette. På utland er gjennomsnittspassasjeren på plass 75 minutter før avgang, d v s et kvarter tidligere enn på innenlandske flyvninger. Også på utland er det forskjell mellom de som reiser i arbeid og de som er på privat reise. Hovedvekten av de arbeidsreisende møter opp mellom en halv og en time før avgang, mens de fleste av de som reiser privat er på plass mer enn en time før flyet skal gå:

⁷ Tabellen omfatter kun privat sektor.

Tabell 6.13: Oppmøtetid for utenlandspassasjerene. 1998.

Check-in time for passengers travelling abroad. 1998.

	Arbeidsreiser	Private reiser
Gj.snittlig oppmøtetid før avgang	68 minutter	85 minutter
Andel som har møtt opp:		
Tidligere enn 90 minutter før avgang	13	24
90-61 minutter før avgang	22	31
46-60 minutter før avgang	33	30
31-45 minutter før avgang	19	10
30 minutter før avgang	9	4
Senere enn 30 minutter før avgang	4	1

På utenlandsflyvningene varierer oppmøtetiden mellom lufthavnene. Passasjerene ved Fornebu møter tidligst. Gjennomsnittspassasjerer ved Fornebu er på plass 77 minutter før flyavgang, mens passasjerene ved Flesland, Sola og Værnes møter henholdsvis 70, 67 og 60 minutter før avgang. Dette har delvis sammenheng med at mange av passasjerene ved Fornebu er i transfer, men selv når vi utelater disse er tendensen klar; passasjerer ved hovedflyplassen er tidligere ute enn dem som reiser fra andre lufthavner, og dette gjelder både de arbeidsreisende og de som reiser privat.

6.6.2 Kostnadsbærer og type billett

Tabell 6.14: Arbeidsreiser og private reiser etter kostnadsbærer. 1998. Prosent.

Business journeys and private travel by cost bearer. 1998. Percent.

	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Offentlig arbeidsgiver	8	13	1
Privat arbeidsgiver	38	60	4
Eget firma/selvstendig	5	7	1
Oppdragsgiver/kunde	4	7	-
Idretts/kulturorganisasjon	1	1	2
Meg selv/familien	40	8	87
Andre	4	4	5

46 prosent av utenlandsreisene med fly betales av arbeidsgiver, og av disse oppgir 83 prosent at de har privat arbeidsgiver. Private virksomheter finansierer med andre ord en litt større andel av utenlandsreisene enn hva tilfellet er på innland. Fem prosent betaler selv reisen i egenskap av å være selvstendig næringsdrivende, mens ytterligere fire prosent får reisen betalt av oppdragsgiver. Alt i alt betales derfor 55 prosent av utenlandsreisene som ledd i et arbeidsforhold, noe som er fem prosentpoeng lavere enn for innenlandsreisene. De aller fleste arbeidsbetingede reiser betales naturlig nok av arbeids- eller oppdragsgiver, på samme måte som de private reisene i all hovedsak blir finansiert av egen lomme.

Billettyper og rabattstruktur har endret seg mye i undersøkelsesperioden. Dette gjorde at vi i denne undersøkelsen kun spurte om hvilken klasse den enkelte reiste på, d v s business klasse eller økonomi-/turistklasse. Dersom vi også grupperer de ulike billetttypene i de tidligere undersøkelsene i henhold til dette (se tabell 3.5), får vi følgende utviklingsforløp:

Tabell 6.15: Billetter etter type. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Ticket by category. 1986, 1992 and 1998. Percent.

Type billett	1986	1992	1998
I alt	100	100	100
Business klasse	67	49	32
Økonomi-/turistklasse	25	38	59
Pakketur	5	8	6
Vet ikke	3	5	3

Det blir altså stadig færre som reiser på business klasse på reiser mellom Norge og utlandet. 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 (jf tabell 5.11).

For første del av perioden kan utviklingen delvis forklares med at andelen fritidsreisende økte, fra 31 prosent i 1986 til 40 prosent i 1992. På 1990-tallet har imidlertid forholdet mellom private reiser og arbeidsrelaterte reiser holdt seg konstant, noe som indikerer at det har skjedd en ”nedgradering” av utenlandsreisene, også for de som reiser i arbeid. Dette bekreftes i tabell 6.16:

Tabell 6.16: Andel som reiser på business klasse. Arbeidsbetingede reiser og private reiser. 1986, 1992 og 1998. Prosent.

Proportion of passengers travelling Business class by purpose. 1986, 1992, 1998. Percent.

Formål	1986	1992	1998
Arbeidsbetingede reiser	82	66	50
Private reiser	30	18	5

Strengt krav til reisetidspunkt og tidsrom fram til utreise begrenser de yrkesreisendes muligheter for å kjøpe rabatterte billetter. Likevel ser vi at andelen fullprisbetalende på arbeidsreise har blitt kraftig redusert i perioden. I 1998 reiste kun halvparten på business klasse, mot to tredjedeler i 1992 og 82 prosent i 1986. Dette underbygger resultatene fra en nylig gjennomført studie ved TØI (Denstadli 1998) og de siste måneders oppslag i dagspressen om at næringslivet har blitt mer kostnadsbevisste når det gjelder reisevirksomheten.

Også de som er på privat reise har nedgradert standarden. I dag er det kun en liten andel (fem prosent) av de som reiser privat som flyr på business klasse, mens det for tolv år siden var nær en tredjedel.

6.6.3 Betydningen av bonuskort

Tabell 6.17: Omfang og betydning av bonuskort på reiser til utlandet etter bosted. 1998. Prosent.

Extent and significance of bonus cards for by place of residence. 1998. Percent.

		I alt	Bosatt i Norge	Bosatt i utlandet
<i>Har du bonuskort i ett eller flere flyselskaper?</i>	Nei, ingen	39	37	42
	Ja, ett	28	27	29
	Ja, flere	33	36	29
<i>Har bonuskortet påvirket ditt valg av flyselskap på denne reisen?</i>	Ja	31	30	33
	Nei	69	70	67

Også på utenlandsrutene er bonusordninger viktige når man velger flyselskap: I alt har seks av ti passasjerer bonuskort i ett eller flere selskaper, og av disse oppgir en tredjedel at bonusordninger har hatt innvirkning på valg av flyselskap. Totalt sett kan vi derfor anslå at hver femte passasjer på flyene til utlandet har valgt selskap ut fra bonusordningene. Sammenlignet med bonuskortenes betydning på innenlandsrutene, er det imidlertid både færre som har bonuskort og færre som lar seg påvirke av bonusordninger på utland (jf tabell 5.21).

Personer bosatt i Norge og utlandet fremstår som nokså like hva gjelder utnyttelse av bonusordningene. Blant de norske passasjerene har 63 prosent ett eller flere bonuskort, mot 58 prosent blant de som er bosatt i utlandet. Til gjengjeld lar utlendingene seg lettere påvirke av bonusordningene når de velger flyselskap.

Lufthansas passasjerer er de mest lojale. 37 prosent av dem som har bonuskort og som reiser med Lufthansa sier at valget av flyselskap ble påvirket av bonusordningen. Av de norske selskapene kommer på ny SAS best ut. 35 prosent av dem som reiser med SAS har latt seg påvirke av bonusprogrammet, mens tilsvarende andeler for Braathens og Widerøe er henholdsvis 29 og 19 prosent.

6.6.4 Reisens varighet

Utenlandsreisene er ikke uventet av lengre varighet enn reisene som foretas innenriks. Dette gjelder både arbeidsreiser og private reiser, men spesielt for de private reisene ser vi store forskjeller. Mens gjennomsnittsvarigheten av en privat reise innenlands er syv netter, er man i gjennomsnitt borte 11 dager på en utenlandsreise.

Tabell 6.18: Andel dagsturer og gjennomsnittlig varighet for reiser med overnatting etter reiseformål. 1986, 1992 og 1998.

Proportion of day-trips and mean duration of overnight travel by purpose. 1986, 1992 and 1998.

	1986	1992	1998
Andel dagsturer – alle reiser	6	6	8
Gj.snittsvarighet – alle reiser	9,0 netter	8,2 netter	8,6 netter
Gj.snittsvarighet – arbeidsreiser	6,8 netter	6,1 netter	6,6 netter
Gj.snittsvarighet – private reiser	13,6 netter	11,1 netter	11,3 netter

Andelen dagsturer, dvs reiser hvor utreisen og hjemreisen skjer på samme dag, har økt noe i perioden. Disse reisene foretas i all hovedsak av yrkesreisende, og ikke uventet er det på relasjoner innen Skandinavia at dagsreisene har noe omfang. På rutene til Gøteborg, Stockholm og Århus er om lag hver femte passasjer på dagsreise.

Tabell 6.19 viser varigheten mer detaljert for arbeidsreisene og de private reisene i 1998. Som vi ser er reiser med inntil fem overnattinger mest utbredt innenfor de arbeidsrelaterte reisene, mens reiser med seks overnattinger eller mer dominerer blant dem som er på privat reise.

Tabell 6.19: Arbeidsreiser og private reiser etter reisens varighet. 1998. Prosent
Business journeys and private travel by duration. 1998. Percent.

	Alle reiser	Arbeidsreiser	Private reiser
I alt	100	100	100
Dagstur	8	12	1
1 natt	11	18	2
2 netter	14	17	9
3-5 netter	30	30	31
6-7 netter	9	6	13
8-14 netter	16	10	25
mer enn 14 netter	12	7	19
Gj.snittlig varighet	8,6 netter	6,3 netter	11,5 netter

7 De arbeidsbetingede reisene

I dette kapitlet ser vi nærmere på de arbeidsbetingede flyreisene som foretas innenlands. Til tross for at disse reisene forholdsmessig har redusert sin betydning de siste 10-15 årene, er de fortsatt bærebjelken i flymarkedet. Likevel har man begrenset innsikt i hvilke arbeidsområder og stillingsnivå de arbeidsreisende representerer, hvilke næringsgrener de er tilknyttet og hvordan dette fordeler seg på reiseformål, billettype, reisens varighet etc. Her til lands har det i løpet av de siste ti årene kun vært gjort fire ansatser til en mer inngående analyse av arbeidsreisene (Denstadli 1998, Erdal og Hallingby 1991, Teigland 1990, Lian m fl 1988), men ingen av disse fokuserer spesielt på flyreisene. Dette var noe av bakgrunnen for at vi i fjorårets innenlandsundersøkelse fokuserte spesielt på de som reiser i arbeid.

7.1 Noen hovedtall om de arbeidsbetingede reisene innenlands

7.1.1 Omfang

Personer som reiser i arbeid utgjorde om lag 60 prosent av det totale antall reisende på norske innenriksflyvninger i perioden 1. september 1997 til 31. august 1998. Dette tilsvarer 5,6 millioner passasjerer, en økning på 41 prosent fra 1992 (tabell 7.1). Veksten i de arbeidsbetingede reisene har derfor vært noe mindre enn fritidstrafikken, som i samme periode økte med over 50 prosent.

Tabell 7.1: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter passasjerens hovedbeskjeftigelse. 1992 og 1998. Millioner reiser.

Domestic business journeys by main occupation. 1992 and 1998. Million journeys.

	Mill. reiser		Endring
	1992	1998	
I alt	3,98	5,62	+41%
Ansatt i privat sektor	2,89	3,91	+35%
Ansatt i offentlig sektor	0,93	1,41	+52%
Annet	0,16	0,30	+88%

Relativt sett har det offentlige økt reiseaktiviteten mest. Ansatte innen det offentlige foretok i 1998 om lag 1,4 millioner arbeidsreiser med fly innenlands, en økning på drøyt 50 prosent sammenlignet med 1992. En av fire arbeidsreiser foretas nå av en offentlig ansatt. Ansatte innen privat sektor er likevel fortsatt den største gruppen. Mer enn to tredjedeler av alle arbeidsreiser med fly innenlands foretas av en person ansatt i privat sektor, og også denne gruppen har økt

reiseaktiviteten betraktelig. Privat sektor foretar nå 35 prosent flere reiser pr år sammenlignet med 1992.

Gruppen "Annet" har så godt som fordoblet seg i perioden. Årsaken til veksten er at denne kategorien i 1998 også omfatter reiser til/fra militærtjeneste, mens den i 1992 kun inkluderte studenter, pensjonister og hjemmeværende som oppga å være på en eller annen form for arbeidsbettinget reise, som oftest en kurs-/konferanse-reise. Utelater vi de vernepliktige finner vi at gruppen "Annet" er så godt som uforandret.

7.1.2 Kundegrunnlag

Undersøkelsen gjør det for første gang mulig å beregne kundegrunnlaget for de arbeidsbettingede reisene. I kapittel 4 så vi at kundegrunnlaget for disse reisene er om lag 615 000 personer, og gjennomsnittlig reisehyppighet for gruppen er 4,4 tur/retur reiser pr år. Ved utgangen av 1998 var drøyt 2,2 millioner personer mellom 16 og 74 år yrkesaktive her til lands, og beregningene viser altså at litt over en fjerdedel av disse (615 000) foretok minst en arbeidsbettinget flyreise innenlands i løpet av en 12-måneders periode. Vi har ikke noe sammenligningsgrunnlag fra tidligere undersøkelser, men det er rimelig å anta at veksten både er en funksjon av økt kundegrunnlag og økt reisehyppighet.

Undersøkelsen åpner også for å gå et skritt videre og foreta beregninger av kundegrunnlaget etter hovedbeskjeftigelse. Tabell 7.2 viser kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og tallet på reiser etter hovedbeskjeftigelse i 1998.

Tabell 7.2: Arbeidsbettingede flyreiser innenlands. Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall reiser etter hovedbeskjeftigelse. 1998.

Domestic business journeys. Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of journeys by main occupation. 1998.

	Arbeidsbettingede flyreiser innenlands			
	I alt	Ansatte i privat sektor	Ansatte i off. sektor	Andre
Kundegrunnlag	615 000	353 000	215 000	47 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	4,4	5,3	3,3	2,6
Antall t/r reiser	2 700 000	1 865 000	710 000	125 000

Av de 615 000 personene som var på arbeidsreise i fjor, var 57 prosent ansatt i privat sektor, 35 prosent i offentlig virksomhet og åtte prosent var beskjeftiget med andre oppgaver (studenter, pensjonister og vernepliktige). Privat sektor er ikke uventet den klart største aktøren, og omtrent en fjerdedel (353 000) av de halvannen million som er tilknyttet private virksomheter foretar minst en arbeidsbettinget flyreise i året.

Hver tredje person i kundegrunnlaget er ansatt i det offentlige. Relativt sett er andelen som tar del i flyreisene større innen det offentlige enn blant ansatte i private virksomheter. Ved utgangen av 1997 var nær 730 000 personer sysselsatt i

offentlig sektor her til lands,⁸ og av disse foretar om lag 30 prosent (215 000) minst en arbeidsreise med fly innenlands i året. Reisehyppigheten blant offentlig ansatte er imidlertid lavere, slik at sektoren kun står for en fjerdedel av det totale antall arbeidsreiser med fly, mens det private altså genererer nær 70 prosent av reisene.

Forskjellen mellom privat og offentlig sektors reisehyppighet illustreres godt i tabell 7.3.

Tabell 7.3: Fordeling av reisene og fordeling av kundene etter antall t/r reiser pr år. Privat og offentlig sektor. 1998. Prosent.

Distribution of journeys and distribution of passengers by number of annual journeys. Public and private sectors. 1998. Percent.

Antall t/r reiser pr år	Fordeling av reisene		Fordeling av kundene	
	Privat	Offentlig	Privat	Offentlig
1 reise	6	13	31	43
2 reiser	8	13	20	22
3-5 reiser	17	24	24	21
6-8 reiser	10	12	8	6
9-15 reiser	23	19	11	6
16 reiser og over	36	19	6	2
I alt	100	100	100	100

Mens 13 prosent av de offentlig ansatte oppga at de reiste kun en gang i året, er tilsvarende andel innen privat sektor kun seks prosent. "Engangsreisende" utgjør også en langt større andel av kundegrunnet i offentlig sektor, 43 mot 31 prosent. Også i den andre enden av skalaen registrerer vi forskjeller. Mens mer enn en tredjedel av de ansatte innen privat sektor er storforbrukere av flyreiser (reiser mer enn 15 ganger pr år), er tilsvarende andel blant offentlig ansatte 19 prosent. Av kundegrunnet utgjør dette henholdsvis seks og to prosent. Forskjellene har utvilsomt å gjøre med at strukturen i reisene er ulik. Som vi skal komme tilbake til er det offentliges reisevirksomhet i hovedsak knyttet opp mot kurs- og konferanser, og dette er en type reiser man sjelden har mange av i løpet av et år.

⁸ Kilde: Tabell 43 i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk 1996-1997.

7.1.3 Kjønn og alder

Tabell 7.4: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter kjønn og alder. 1992 og 1998. Prosent.

Domestic business journeys by age and gender. 1992 and 1998. Percent.

Alder	1992			1998		
	Kvinner	Menn	I alt	Kvinner	Menn	I alt
I alt	19	81	100	23	77	100
Under 30 år	5	9	14	5	10	15
30 - 39 år	6	25	31	7	22	29
40 - 49 år	5	31	36	7	25	32
50 - 59 år	2	13	15	4	16	20
60 år og over	1	3	4	0	4	4

Det er ennå slik at de arbeidsbetingede reisene i hovedsak foretas av menn. Vel og merke har andelen kvinner gått opp med fire prosentpoeng siden starten av 1990-tallet, men fortsatt står menn for nesten åtte av ti arbeidsreiser med fly.

Utviklingen går imidlertid i retning av flere kvinner blant flypassasjerene, i 1987 var kvinneandelen kun 15 prosent. Dette bærer bud om at kvinnene sakte men sikkert erobrer større deler av flymarkedet.

Det er også en sterk aldersmessig konsentrasjon av de arbeidsbetingede flyreisene. 62 prosent av reisene foretas av personer mellom 30 og 50 år. Andelen eldre har imidlertid økt i perioden. En av fire arbeidsreiser med fly foretas nå av personer over 50 år, mens tilsvarende andel for seks år siden var 19 prosent. I denne perioden økte gjennomsnittsalderen for personer på yrkesreise fra 40,2 år til 41,5 år.

7.1.4 Næringsgren

Tabell 7.5 viser de arbeidsbetingede flyreisene etter næringsgren. Sammenligningsgrunnlaget er tall fra 1987 ettersom det ikke ble innhentet informasjon om næringstilknytning i 1992.

Tabell 7.5 viser at industriens bidrag til luftfarten økte i perioden. Nær 30 prosent av alle arbeidsreiser med fly foretas nå av personer ansatt innen industrien, mot 21 prosent i 1987. Dette har skjedd på tross av at det samlede antall sysselsatte innen industri og oljeutvinning/bergverksdrift har gått ned i samme periode (kilde: SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk). Sysselsettingsreduksjonen har imidlertid i hovedsak kommet innenfor den tradisjonelle industrien, mens oljeaktiviteten har økt, både hva gjelder den landbaserte aktiviteten og offshore-virksomheten. Oljesektoren er en reiseintensiv næring som alene står for 17 prosent av alle arbeidsreiser med fly i 1998, og som følgelig har bidratt sterkt til utviklingen vi ser i tabell 7.5.

Tabell 7.5: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter næringsgren. 1987 og 1998. Prosent.⁹

Domestic business journeys by industrial sector. 1987 and 1998. Percent.

	1987	1998
I alt	100	100
Primærnæringer	3	3
Industri (inkl. oljeutvinning/bergverk)	21	28
Kraft-/vannforsyning og bygg/anlegg	8	9
Varehandel, hotell, restaurant	11	9
Transport, lagring, post, tele	7	5
Privat tjenesteyting	21	16
Offentlig tjenesteyting	16	17
Annet	13	13

I samme periode reduserte privat tjenesteyting sin forholdsmessige betydning for luftfarten. Kun hver sjette arbeidsreise foretas nå av ansatte innen privat tjenesteyting, mot hver femte i 1987. Innenfor de øvrige kategoriene er det få endringer. Offentlig tjenesteyting har opprettholdt sin relative andel av arbeidsreisene med fly, tilsvarende som i 1987 er hver sjette passasjer ansatt innenfor offentlig tjenesteyting.¹⁰ Primærnæringene er fortsatt marginale bidragsyttere til luftfarten.

7.1.5 Billettype

I tabell 5.9 så vi at tre av fire arbeidsreiser foregår til normalpris, eventuelt med mindre rabatt. I dette avsnittet ser vi litt nærmere på utviklingen i fullprisandelen blant de som reiser i arbeid. Det er som nevnt vanskelig å gi detaljerte sammenligninger av billettype over tid ettersom billettyper og rabattstrukturer endrer seg mye. Tabell 7.6 viser imidlertid andelen fullprisbetalende (for alle og spesifisert etter formål) blant arbeidsreisende i de siste tre reisevaneundersøkelsene, hvor full pris er definert som billetter til normalpris eller "rabatt i prosent av full pris".

⁹ Personer som oppga å være på en arbeidsbetinget reise, men som ikke var yrkesaktive (studenter, pensjonister etc), er holdt utenfor.

¹⁰ Dette er noe lavere enn i tabell 7.1. Differansen skyldes at tabell 7.1 inkluderer all offentlig virksomhet (også offentlig produksjon), mens vi i tabell 7.3 kun forholder oss til offentlig tjenesteyting.

Tabell 7.6: Andelen fullprisbetalende på arbeidsbetinget reise innenlands. 1987, 1992 og 1998. Prosent.

Percentage of full-price passengers on domestic business journeys. 1987, 1992 and 1998. Percent.

	1987	1992	1998
Alle	88	78	76
Spesifisert etter formål: ¹¹			
Til/fra arbeid	75	63	66
Kurs, konferanse, kongress	-	75	71
Salg, innkjøp, forhandlinger, messe	-	80	81
Serviceoppdrag, konsulentbistand	-	87	88
Annen forretnings-/tjenestereise	-	84	82

Andelen fullprisbetalende har gått ned i hele perioden, fra 88 prosent i 1986, til 78 prosent i 1992, og nå 76 prosent. Endringen i første del av perioden var dramatisk, og faller sammen med de store omstillingene i næringslivet. På 1990-tallet er derimot endringene langt mindre. Vel og merke reiser kurs- og konferanse-deltakere noe sjeldnere på full pris nå enn tidligere, men til gjengjeld har fullprisandelen blant pendlerne gått opp.

Til tross for signaler fra næringslivet om at reiseutgiftene skal kuttes, betaler altså de aller fleste fortsatt full pris på innenlandsflyvningene. Derimot så vi i forrige kapittel at andelen fullprisbetalende på utenlandsreisene er synkende, også blant de som reiser i arbeid. Utenlandsreisene er i gjennomsnitt av noe lengre varighet enn innenlandsreisene, slik at mulighetene for å oppnå rabattert billett er bedre. Hovedregelen er fortsatt at man må være borte natten mellom lørdag og søndag for å få lavprisbillett, og de færreste arbeidsreiser innenlands er av en slik karakter at dette lar seg gjøre.

7.1.6 Hvem bestemmer valg av flyselskap?

I fjorårets undersøkelse ble det spurt om hvem som bestemte valget av flyselskap på reisen. For personer på privat reise er dette noe man står fritt til å velge selv, eller man kan overlate det til et reisebyrå dersom man finner det mest hensiktsmessig. Reiser man derimot i arbeid kan dette i mange tilfeller være regulert. Undersøkelser gjennomført ved TØI (Denstadli 1998, Denstadli og Haukeland 1999) viser at næringslivet har bedret innkjøpsrutinene og økt kontrollen med reisekostnadene. Dette har blant annet resultert i at mange bedrifter har ansatt egne reisekoordinatører, såkalte Travel managers, eller knyttet seg nærmere til reisebyrå og flyselskaper i form av egne samarbeidsavtaler.

Likevel, til tross for signaler om bedret kontroll viser tabell 7.7 at den reisende fortsatt styrer mye av reiseopplegget selv, i alle fall hva gjelder valg av flyselskap.

¹¹ I reisevaneundersøkelsen 1987 var de arbeidsbetingede reisene kun kategorisert som "Pendling" og "Forretnings-/tjenestereise".

Tabell 7.7: Hvem bestemmer valg av flyselskap? Arbeidsbetingede flyreiser innenlands. 1998. Prosent.

Choice of carrier. Domestic business journeys. 1998. Percent.

I alt	100
Kun ett selskap fly strekningen	20
Jeg selv	33
Reiseansvarlig i mitt firma	17
Reisebyrået	17
Samarbeidsavtale med flyselskap	10
Andre	3

I 20 prosent av tilfellene var det bare ett selskap som fløy strekningen, og man hadde følgelig ingen alternativer. Åtte av ti hadde imidlertid minst to selskaper å velge mellom, og som vi ser bestemte mer enn 40 prosent av disse selv hvilket selskap de reiste med. Til tross for økt bruk av Travel managers og reisebyrå står med andre ord mange fortsatt fritt til selv å velge selskap når de reiser i arbeid. I en tredjedel av tilfellene, eller 43 prosent av de som hadde flere selskap å velge mellom, sto imidlertid reiseansvarlig eller reisebyrå for valget. Likeså ofte som man selv bestemmer flyselskap overlates altså dette til andre. Kun 10 prosent hevder at valget av flyselskap kom som en følge av samarbeidsavtaler.

Vi har sett at bonusordninger ofte styrer valg av flyselskap. Personer som har bonuskort foretar da også oftere valget av flyselskap selv. Mens kun hver femte som ikke har bonuskort selv bestemmer flyselskap, velger om lag 40 prosent av deres medpassasjerer med bonuskort selskap på egen hånd. Dette indikerer på ny at flyselskapenes bonusordninger i noen grad binder kundene.

Tabell 7.8: Andel som selv bestemmer valg av flyselskap blant reisende med og uten bonuskort. Arbeidsreiser innenlands. 1998. Prosent.

Proportion of travellers with/without bonus card who determine choice of carrier. Domestic business journeys. 1998. Percent.

Har bonuskort i flere selskaper	41
Har bonuskort i ett selskap	36
Har ikke bonuskort	21

7.2 Reiser som foretas av det private næringsliv

7.2.1 Reisesenes formål

Tabell 7.9: Arbeidsbetingede reiser innenlands etter formål. Ansatte innen privat sektor. 1992 og 1998. Prosent.

Domestic business journeys by objective. Private sector employees. 1992 and 1998. Percent.

	1992	1998
I alt	100	100
Til/fra arbeid	17	19
Kurs/konferanse/kongress	23	28
Salg/innkjøp/forhandlinger/messe ¹²	21	18
Serviceoppdrag/konsulentbistand	13	14
Kontakt med andre deler av konsernet ¹³	-	11
Annet	26	10

Tabell 7.9 viser strukturelle endringer i arbeidsbetingede flyreiser innenlands blant ansatte i privat sektor. Størst endring ser vi innenfor kurs- og konferanse-reisene som har økt sin relative andel av markedet med fem prosentpoeng. Nær 30 prosent av det private næringslivs flyreiser innenlands skjer nå i forbindelse med kurs og konferanser. Årsakene til denne utviklingen kan være flere, men de er nok delvis å finne i at kravene til kunnskap og kompetanse i arbeidsmarkedet er økende. Dette har igjen bidratt til at behovet for reiser i forbindelse med opplæring utenfor arbeidsplassen har økt. Et annet aspekt som kan ha medvirket til denne utviklingen er de siste års høykonjunktur. I en studie av reise- og kommunikasjonsmønsteret til et knippe norske bedrifter (Denstadli 1998), påpekte flere av informantene at denne formen for reiser i større grad enn andre er et utslag av gode tider. Kurs- og konferansereisene har ofte et islett av velferd, og i gode økonomiske tider øker både antall deltakere og hyppigheten av disse reisene.

Innenfor de andre kategoriene finner vi mindre endringer. Reiser til/fra arbeid har økt noe, om lag en femtedel av arbeidsreisene som foretas av privat sektor er nå reiser mellom bosted og arbeidssted. Ikke overraskende er mange av disse reisene oljerelaterte. 58 prosent av pendlerne sier at reisen er tilknyttet olje-/gass-virksomhet, 46 prosent er ansatt innen oljeutvinning og bergverk, og drøyt 15 prosent av reisene til/fra arbeid går ut til sokkelen.

Andelen som reiser i forbindelse med salg, innkjøp, forhandlinger og messe er litt synkende, mens serviceoppdrag/konsulentbistand opprettholder sin andel av markedet. Samlekategorien "Annen tjenestereise" er fem prosentpoeng mindre nå enn i 1992, dersom vi inkluderer kontakt med andre deler av konsernet.

Kontakt med andre enheter innenfor selskaper med geografisk spredte enheter, hva vi kan omtale som interne reiser, utgjør 11 prosent av det private næringslivs flyreiser. Med tanke på utviklingen i flyreisemarkedet er dette et særlig interessant

¹² Om lag 17 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med messebesøk.

¹³ Kontakt med andre deler av konsernet var ikke spesifisert som egen kategori i 1992.

delmarked. Det er innenfor denne typen kontakt at videokonferanser har vunnet et visst fotfeste de senere årene, og som vi skal komme tilbake til mener mange at dette kan få konsekvenser for næringslivets reiseaktivitet.

7.2.2 Hvem står bak reisene? Kundegrunnlag, reisehyppighet og reiseformål innenfor ulike arbeidsområder og stillingsnivå i privat sektor

I fjorårets undersøkelse ble det spurt om den reisendes primære arbeidsområde og stillingsnivå (dersom vedkommende var yrkeaktiv). Dette gjør det mulig å få et bedre bilde av hvem som står bak de arbeidsbetingede flyreisene. Tabell 7.10 viser kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall reiser foretatt av det private næringsliv brutt ned på arbeidsområde.

Tabell 7.10: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall arbeidsreiser foretatt av det private næringsliv etter arbeidsområde. 1998.

Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of business journeys undertaken by private sector employees. 1998.

	Arbeidsbetingede flyreiser innenlands foretatt av privat sektor							
	I alt	Topp- ledere	Salg/ markedsf.	Konsulent/ utredning	Prod./ service	Admini- strasjon	Selvstendi g nærings- drivende	Andre
Kundegrunnlag	353 000	50 000	57 000	34 000	62 000	43 000	45 000	62 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	5,3	6,7	5,1	5,9	5,4	4,7	4,6	4,9
Antall t/r reiser	1 865 000	335 000	290 000	200 000	335 000	200 000	205 000	300 000

Av de 353 000 personene som var på arbeidsreise i fjor og som jobbet i en privat virksomhet, arbeidet 18 prosent innenfor produksjon/service, 16 prosent innenfor salg/markedsføring, 12 prosent innenfor administrasjon, 10 prosent med konsulent-/utredningsoppgaver og 18 prosent hadde andre arbeidsoppgaver. I tillegg hevdet 14 prosent å inneha en topplederstilling, mens 13 prosent var selvstendig næringsdrivende.

Ansatte innen produksjon/service er den største gruppen målt i antall reisende, og genererer sammen med toppledere flest reiser. Til sammen står disse to gruppene for 36 prosent av det totale antall arbeidsreiser som foretas av privat sektor. Det som kjennetegner topplederne er den høye reisehyppigheten. Som gruppe er de langt færre enn produksjons-/servicepersonell, men med gjennomsnittlig reisehyppighet på 6,7 tur/retur reiser pr år genererer de like mange reiser. Som tabell 7.10 viser ligger toppledernes reisehyppighet langt over de andre gruppene.

Nest etter toppledere er det konsulent-/utredningspersonell som har høyest reisehyppighet. Gruppen er imidlertid liten, kun 10 prosent av kundegrunnlaget, slik at det totale antall reiser likevel blir relativt beskjedent. Færrest reiser genererer ansatte innen administrasjon og selvstendig næringsdrivende. Disse utgjør en relativt sett liten andel av kundegrunnlaget, på samme tid som de har lav reisehyppighet.

Toppledere er med andre ord gode kunder hos flyselskapene. Dette illustreres godt i tabell 7.11 som viser de arbeidsbetingede reisene etter stillingsnivå:¹⁴

Tabell 7.11: Stillingsnivåenes andel av flymarkedet innenlands og sysselsettingen. Privat sektor. 1998. Prosent.

Proportion of private sector domestic travel by occupational status. Percent. 1998.

	Andel av reisene i privat sektor	Andel av sysselsettingen i privat sektor ¹⁵	Relativt forhold
I alt	100	100	
Toppledere	18	5	3,6
Mellomledere	38	21	1,8
Uten lederansvar	33	62	0,5
Selvstendig næringsdrivende	11	12	0,9

18 prosent av alle arbeidsreiser i privat sektor foretas altså av personer som selv angir sin egen stilling for å være toppleder. Eksakte tall for størrelsen på de ulike gruppene har vi ikke, men tall fra Norsk Gallups Forbruker- og Mediaundersøkelse viser at fem prosent av den yrkesaktive norske befolkning som jobber i privat sektor oppgir å inneha en topplederstilling.¹⁶ I henhold til tabell 7.11 sto altså denne gruppen for 18 prosent av arbeidsreisene med fly i 1998, med andre ord en klar overrepresentasjon. Tilsvarende finner vi en overrepresentasjon av mellomledere blant flypassasjerene, mens personer uten formelt lederansvar er underrepresentert. I den nevnte undersøkelsen oppga 62 prosent av dem som jobbet innen privat sektor at de hadde en underordnet stilling, og disse står for omlag en tredjedel av flyreisene. Andelen av selvstendig næringsdrivende ombord på innenriksflyene er omtrent på samme nivå som gruppens andel av sysselsettingen i privat sektor.

Dominansen av ledere har sammenheng med de arbeidsoppgaver disse ivaretar. Ledere har oppgaver som gjør at mesteparten av arbeidstiden går med til å utveksle informasjon (jfr Mintzberg 1973). Ledelsens oppgave er å håndtere usikkerheten i omgivelsene, og da blir informasjonsutveksling, reiser og personlig kontakt viktige virkemidler. På lavere nivå i organisasjonen er arbeidsoppgavene i større grad definerte, og reisebehovet er objektivt sett mindre. Men som tabell 7.11 viser er heller ikke dette nivået uten ekstern kontakt, og reiser er i mange tilfeller også her en nødvendighet.

De arbeidsbetingede reisene i privat sektor er imidlertid spesialiserte i den forstand at gitte personer og funksjoner ivaretar spesifikke formål. Innholdet i

¹⁴ Tabell 7.11 beskriver reiser og sysselsettingstall for stillingsnivå og ikke arbeidsområder som i tabell 7.10. Dette fordi det ikke har vært mulig å oppdrive sysselsettingstall for arbeidsområdene som ble spesifisert i spørreskjemaet.

¹⁵ Tall fra Norsk Gallups Forbruker- og Mediaundersøkelse.

¹⁶ Det må påpekes at Norsk Gallups Forbruker- og Mediaundersøkelse er en utvalgsundersøkelse med de feilkilder dette innebærer.

reisene varierer derfor mellom ulike stillingsnivå og arbeidsområder. Tabell 7.12 viser privat sektors flyreiser innenlands fordelt på arbeidsområde.

Tabell 7.12: Reiseformål etter arbeidsområde. Arbeidsbetingede flyreiser innenlands foretatt av ansatte i privat sektor. 1998. Prosent.

Journey purpose by occupational sector. Domestic business air travel by private sector employees. 1998. Percent.

	Topp- ledere	Salg/ markeds- føring	Konsulent/ utredning	Prod./ service	Admini- strasjon	Andre områder	Selvstendig nærings- drivende
I alt	100	100	100	100	100	100	100
Til/fra arbeid	12	3	18	40	12	28	10
Kurs/konferanse/ kongress	24	34	16	22	37	30	30
Messe	3	5	-	2	1	-	7
Salg/innkjøp/ forhandlinger	25	35	7	5	9	7	19
Kontakt med hoved-/avd.kontor	15	12	10	6	23	10	5
Serviceoppdrag/ konsulentbistand	9	5	42	19	6	9	16
Annen yrkesreise	12	6	7	6	12	16	13

Toppledere er mye involvert i forhandlinger om kjøp og salg, situasjoner hvor det er avgjørende å opparbeide tillitsforhold. Dette er formål som preger mye av kundekontakten og leverandørrelasjonene. Den personlige kontakten har i disse situasjonene vel så mye en symbolsk verdi som det å være en informasjonsbærer. Som symbolbærer spiller ledelsen en sentral rolle innenfor slik kontakt, og har derfor vel så mye en sosial og brobyggende funksjon som en rent faglig. Utover forhandlinger om kjøp og salg, er ledelsen relativt sett også mye involvert i kontakten med andre deler av bedriften/konsernet, mens de er underrepresentert blant pendlerne.

Produksjon/service, som er den største gruppen målt i antall reisende (jf tabell 7.10), er overrepresentert blant pendlerne. 40 prosent av reisene som denne gruppen foretar er reiser til/fra arbeid, og ikke uventet er syv av ti pendlerreiser for denne gruppen relatert til olje-/gassvirksomhet. Teknisk bistand av forskjellig art er imidlertid også et viktig formål for disse, så vel som kurs- og konferansereiser.

Personer som arbeider med salg/markedsføring er en yrkesgruppe som har vokst de senere årene og som tradisjonelt har hatt mye reisevirksomhet. Ikke overraskende er hovedvekten av reiseaktiviteten knyttet opp mot salg, innkjøp og forhandlinger, i tillegg til kurs- og konferansereiser. Til sammen står disse formålene for nær 70 prosent av flyreisene til denne gruppen.

Reisemønsteret til konsulenter og utredningspersonell er noe spesielt ettersom kurs- og konferansereiser har langt mindre betydning enn i de øvrige gruppene.

Hovedvekten av "konsulentreisene" er ikke uventet ulike former for bistand. Disse reisene står for mer enn 40 prosent av det totale antall reiser for denne gruppen.

Kurs- og konferansereiser er det mest vanlige formålet for ansatte innenfor administrasjon og selvstendig næringsdrivende. Sistnevnte er imidlertid en gruppe som har svært varierende arbeidsoppgaver og som involverer seg i ulike aktiviteter. Både reiser i forbindelse med forhandlinger om kjøp og salg og mer operativt rettet aktivitet som serviceoppdrag og konsulentbistand er følgelig tunge formål innen denne gruppen.

7.3 Reiser som foretas av det offentlige

7.3.1 Reisesenes formål

Antall flyreiser som genereres av det offentlige har økt med over 50 prosent siden 1992. En av fire arbeidsreiser med fly foretas nå av ansatte innen offentlig sektor. Fortsatt er imidlertid dette en underrepresentasjon i forhold til andelen av sysselsettingen, men det illustrerer likevel at det offentlige er en viktig bidragsyter til flytrafikken innenlands. Tilsvarende med hva vi erfarer innen privat sektor kan vi også spore enkelte strukturelle endringer i de arbeidsbetingede flyreisene for det offentlige:

Tabell 7.13: Arbeidsbetingede flyreiser innenlands etter formål. Ansatte innen offentlig sektor. 1992 og 1998. Prosent.

Domestic business journeys by purpose. Public sector employees. 1992 and 1998. Percent.

	1992	1998
I alt	100	100
Til/fra arbeid	8	17
Kurs/konferanse/kongress	54	55
Salg/innkjøp/forhandlinger/messe ¹⁷	6	4
Serviceoppdrag/konsulentbistand	8	6
Kontakt med andre etater ¹⁸	-	3
Annet	24	15

Innenfor det offentlige er endringen i andelen pendlere særlig merkbar. Denne har doblet seg de siste seks årene, og hver sjettede arbeidsreise som foretas av ansatte innen offentlig sektor er nå en reise til/fra arbeid. Deler av denne økningen kan forklare med at forsvaret nå benytter regulære rutefly til å transportere personell, mens det i 1992 var egne militære flyvinger. Omtrent hver fjerde pendlerreise utføres av en person ansatt i forsvaret. Forsvaret er derfor gode kunder hos flyselskapene. Likevel kan ikke dette forklare hele økningen i perioden, og det er

¹⁷ I underkant av 15 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med messebesøk.

¹⁸ Kontakt med andre etater var ikke spesifisert som egen kategori i 1992.

klare tegn på at også ansatte innen det offentlige langpendler i større grad enn tidligere.

Det som ellers kjennetegner det offentliges reiseaktivitet er den høye andelen kurs- og konferansereiser. Mer enn halvparten av flyreisene som offentlig ansatte foretar i arbeid er i tilknytning til kurs og konferanser, og dette gjelder både for ansatte på høyere og lavere nivå i forvaltningen. Den høye andelen kurs- og konferansereiser har holdt seg stabil siden 1992.

Andelen "Andre arbeidsreiser" er ti prosent mindre nå enn i 1992. En tredjedel av disse reisene oppgis å være "møter", uten at innholdet er spesifisert noe nærmere. I tillegg spiller studie-/forskningsreiser en viss rolle her.

7.3.2 Hvem står bak reisene? Kundegrunnlag, reisehyppighet og reisemål innenfor ulike arbeidsområder og stillingsnivå i offentlig sektor

Tabell 7.14 viser kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall reiser foretatt av det offentlige brutt ned på ulike etater. Når man leser tabellen må man være klar over at yrkesinndelingen som ble benyttet i spørreskjemaet primært ble utarbeidet med tanke på privat sektor ettersom disse står for 70 prosent av de arbeidsbetingede flyreisene. Følgelig er den ikke like anvendbar på offentlig ansatte. I tabellen har vi likevel forsøkt å klassifisere de reisende innenfor ulike arbeidsområder med bakgrunn i hva den enkelte har oppgitt.

Tabell 7.14: Kundegrunnlag, gjennomsnittlig reisehyppighet og antall arbeidsbetingede reiser foretatt av offentlig sektor etter arbeidsområde. 1998.

Customer basis, the average number of trips pr traveller and number of business journeys undertaken by public sector employees. 1998.

	Arbeidsbetingede flyreiser innenlands foretatt av offentlig sektor						
	I alt	Admini- strasjon	Prod./ service	Forskning/ undervisning	Helse	Forsvar	Annet
Kundegrunnlag	215 000	95 000	27 000	28 000	22 000	8 000	35 000
Gjennomsnittlig reisehyppighet	3,3	3,5	3,1	3,1	2,3	3,8	3,6
Antall t/r reiser	710 000	330 000	85 000	85 000	50 000	30 000	130 000

Av de 215 000 personene som var på arbeidsreise i fjor og som jobbet innenfor offentlig virksomhet, arbeidet 44 prosent (95 000) innenfor administrasjon, 13 prosent innenfor produksjon/service, 13 prosent innenfor forskning/undervisning, 10 prosent innenfor helse, 4 prosent i forsvaret, mens 16 prosent hadde andre arbeidsoppgaver.

Offentlig administrasjon er altså den klart største gruppen målt i antall reisende, og står også for nær halvparten av reisene. Med offentlig administrasjon menes her personer som har administrative arbeidsoppgaver (økonomi, edb, personal etc), saksbehandleroppgaver eller utredningsoppgaver innen det offentlige. Det er nærliggende å betrakte denne gruppen som personer innen statlig, fylkeskommunal eller kommunal forvaltning, men høyst sannsynlig innbefatter den også administrativt personell innen de øvrige etatene ettersom man i spørreskjemaet

skulle angi sitt primære arbeidsområde. Dette er det viktig å være klar over når man leser tabellen.

Innenfor de øvrige etatene står vi følgelig tilbake med personer som jobber mer operativt. Dette vil for helsevesenet si sykepleiere, leger etc, for forskning/undervisning lærere og forskere, for produksjon/service veiarbeidere, renholdsarbeidere etc og for ansatte i forsvaret befal i stående styrker. Sistnevnte er den minste gruppen og utgjør kun fire prosent av kundegrunnet, men har en noe større andel av reisene på grunn av høy reisehyppighet. Lavest reisehyppighet har helsepersonell med kun 2,3 reiser pr år.

Til forskjell fra privat sektor varierer innholdet i reisene lite mellom de ulike gruppene:

Tabell 7.15: Reiseformål etter funksjonsområde. Arbeidsbetingede flyreiser innenlands foretatt av ansatte innen offentlig sektor. 1998. Prosent.

Journey purpose by occupational sector. Domestic business air travel by public sector employees. 1998. Percent.

	Offentlig administrasjon	Offentlig produksjon/service	Forskning/undervisning	Helse	Forsvar	Annet
I alt	100	100	100	100	100	100
Til/fra arbeid	11	19	10	13	81	19
Kurs/konferanse/kongress	59	59	53	73	10	51
Salg/innkjøp/forhandlinger/messe	4	3	3	1	1	5
Kontakt med andre etater	5	2	3	1	-	2
Serviceoppdrag/konsulentbistand	7	6	9	3	-	4
Annen yrkesreise	14	11	22	9	8	19

Innen alle grupper, med unntak av ansatte i forsvaret, dominerer kurs- og konferansereiser. I gjennomsnitt skjer godt over halvparten av reisene i forbindelse med kurs og konferanser. De mest "kursglade" er utvilsomt ansatte innen helsevesenet hvor tre av fire reiser er av denne typen. Relativt sett er også pendlerreiser et stort marked, og som forventet dominerende innen forsvarets reisevirksomhet. Åtte av ti arbeidsreiser som foretas av forsvarspersonell er pendlerreiser.

Bryter vi det totale antall reiser ned på stillingsnivå finner vi at overrepresentasjonen av ledere er enda større innen det offentliges reisevirksomhet enn i det private.

Tabell 7.16: Stillingsnivåenes andel av flymarkedet innenlands og sysselsettingen. Offentlig sektor. Prosent.

Relative significance of different functions in the domestic business travel market and the employment. Public sector. 1998. Percent.

	Andel av de reisende	Andel av sysselsettingen i offentlig sektor ¹⁹	Relativt forhold
Topplederstilling	15	3	5,0
Mellomlederstilling	42	24	1,8
Uten lederansvar	43	73	0,6
	100	100	

15 prosent av alle arbeidsreiser med fly i offentlig sektor foretas av personer som angir sin egen stilling å være toppleder. Dette er fem ganger så høyt som gruppens andel av sysselsettingen i offentlig sektor, i henhold til tall fra Norsk Gallups Forbruker- og Mediaundersøkelse. Også mellomledere er overrepresentert, mens personer uten formelt lederansvar på ny er kraftig underrepresentert. I den nevnte undersøkelsen oppga 73 prosent av de som jobbet i offentlig sektor at de hadde en underordnet stilling, og disse står kun for drøyt 40 prosent av flyreisene til det offentlige.

7.4 De oljerelaterte reisene

I dette avsnittet ser vi nærmere på den oljerelaterte trafikken. Oljesektoren er viktig for norsk luftfart. Fra tidligere undersøkelser vet vi, ut fra opplysninger om besøkssted og tilbringertransport, at mange av dem som reiser til/fra kontinentalsokkelen benytter fly som tilbringer til helikopterbasen. I fjorårets undersøkelse ble det på innenlandsrutene i tillegg spurt om reisen, uavhengig av om det var en pendlerreise eller ikke, var tilknyttet olje-/gassvirksomhet. Dette gir muligheter for å få et bilde av den landbaserte aktivitetens betydning for luftfarten, i tillegg til å se utviklingstrekk for tilbringertrafikken til/fra sokkelen.

Vi ser først litt på omfanget og strukturen for den oljerelaterte trafikken, deretter kommer vi inn på betydningen av oljetrafikken for noen lufthavner og utvalgte relasjoner, mens vi avslutningsvis ser nærmere på utviklingstrekk i reisene til og fra kontinentalsokkelen og utlendingenes oljereiser til/fra Norge.

¹⁹ På ny er dette tall fra Norsk Gallups Forbruker- og Mediaundersøkelse, og på ny påpeker vi at dette er en utvalgsundersøkelse med de feilkilder dette innebærer.

7.4.1 Oljereisenes omfang, formål og sosiodemografiske sammensetning

Tabell 7.17 viser de oljerelaterte reisenes omfang og andelen de utgjør av henholdsvis arbeidsbetingede reiser og det totale antall reiser med fly innenlands.

Tabell 7.17: De oljerelaterte reisenes omfang på innenlandsrutene. 1998.

The extent of oil-related journeys on domestic routes. 1998.

Antall reiser som er tilknyttet olje-/gassvirksomhet	1 295 000
Andel av arbeidsbetingede reisene innenlands	23 %
Andel av det totale antall flyreiser innenlands	14 %

I alt ble det i perioden 1. september 1997 til 31. august 1998 foretatt nesten 1,3 millioner flyreiser som var tilknyttet olje-/gassvirksomhet. Nesten hver fjerde innenlandske arbeidsreise med fly er tilknyttet olje-/gassvirksomhet, og av det totale antall flyreiser innenlands utgjør disse reisene 14 prosent. Dette markedet er interessant for selskapene blant annet fordi 85 prosent av reisene skjer til det vi her betrakter som full pris, d v s Normalpris billett, Norges-/Budsjettbillett eller Travel Pass/ Buntbillett. Selskapene hadde i 1998 følgende andeler av dette markedet:

Braathens	56 prosent
SAS	35 prosent
Widerøe	6 prosent
Coast Air	1 prosent
Andre	2 prosent

Ikke overraskende er det pendlerreisene som dominerer den oljerelaterte trafikken:

Tabell 7.18: Reiser tilknyttet olje- og gassvirksomhet innenlands etter formål. 1998. Prosent.

Oil-related journeys on domestic routes by objective. 1998. Percent.

	1998
I alt	100
Til/fra arbeid	37
Kurs/konferanse/kongress	17
Salg/innkjøp/forhandlinger/messe ²⁰	10
Serviceoppdrag/konsulentbistand	15
Kontakt med andre deler av konsernet	10
Annet	11

37 prosent av reisene er reiser til/fra arbeid. Av disse går i underkant av 30 prosent til/fra sokkelen. Det er med andre ord også utstrakt pendleraktivitet

²⁰ Om lag 10 prosent av disse reisene skjer i forbindelse med messebesøk.

forbundet med den landbaserte oljevirksomheten. Andre formål er noenlunde jevnt fordelt med en liten overvekt på kurs- og konferansereiser.

Så godt som alle reiser som er tilknyttet olje-/gassvirksomhet betales av arbeidsgiver eller som ledd i et arbeidsforhold. I åtte av ti tilfeller betaler en privat arbeidsgiver, men også det offentlige finansierer en del av reisene (seks prosent), i tillegg til oppdragsgivere og egne firmaer.

I enda større grad enn arbeidsbetingede reiser generelt, domineres den oljerelaterte trafikken av menn. Ni av ti reiser foretas av menn. Som for alle arbeidsbetingede reiser finner vi en aldersmessig konsentrasjon mellom 30 og 50 år, men denne er enda sterkere for oljereisene (67 prosent vs 61 prosent for arbeidsbetingede reiser under ett).

Ikke uventet reiser denne gruppen mye, og langt hyppigere enn andre yrkesaktive. Reisehyppigheten ligger nesten 50 prosent høyere blant personer som er på en oljerelatert reise sammenlignet med andre arbeidsreisende.

7.4.2 Betydningen av oljetrafikken for noen lufthavner og relasjoner

Vi vil heretter betegne den flytrafikken som er tilknyttet olje- og gassvirksomheten som *oljetrafikken* og disse flyreisene som *oljerelaterte flyreiser*. Betydningen av de oljerelaterte flyreisene varierer mye både mellom lufthavner og relasjoner. Tabell 7.19 viser andelen oljetrafikk ved de ti største lufthavnene i Norge, samt ved lufthavner som er spesielt oljeavhengige, d v s at mer enn 20 prosent av trafikken er tilknyttet olje-/gassvirksomhet.²¹

²¹ I tabellen har vi utelatt lufthavner med færre enn 100 observasjoner.

Tabell 7.19: Oljetrafikken ved de 10 største lufthavnene og spesielt oljeavhengige lufthavner. 1998. Prosent.

Oil-related traffic at the main airports and oil industry dependent airports. 1998. Percent.

Lufthavn	Antall kommet/reist innenlands i perioden (1000)	Andel olje-relatert trafikk
Stavanger	2 023	33 %
Haugesund	372	27 %
Bergen	2 557	21 %
Kristiansand	756	15 %
Oslo, Fornebu	5 528	12 %
Trondheim	2 107	9 %
Harstad-Narvik	405	6 %
Ålesund	615	6 %
Tromsø	860	2 %
Bodø	783	1 %
<i>Spesielt oljeavhengige lufthavner</i>		
Stord	44	56 %
Skien	51	45 %
Kristiansund	220	37 %
Sandefjord	170	32 %
Florø	93	29 %

Ser vi først på de ti største lufthavnene finner vi som forventet at byene Stavanger og Haugesund har høyest andel oljetrafikk. Hver tredje reise som foretas ved Stavanger lufthavn har på en eller annen måte tilknytning til olje-/gassvirksomheten, mens drøyt hver fjerde reise ved Haugesund er oljerelatert. Strukturen i trafikken er imidlertid forskjellig. Mens halvparten av de oljerelaterte reisene ved Haugesund lufthavn er reiser til/fra arbeid, utgjør pendlerreisene 31 prosent ved Stavanger. Oljetrafikken ved Sola er jevnere fordelt på andre yrkesmessige formål, d v s kurs og konferanser (14 prosent), salg, innkjøp og forhandlinger (11 prosent), kontakt med hoved-/avdelingskontor (11 prosent), serviceoppdrag/ konsulentbistand (15 prosent) og andre forretningstreiser (18 prosent).

Også Kristiansand og Bergen har forholdsvis mye oljerelatert trafikk, men etter hvert som man beveger seg nordover avtar betydningen av oljevirkosomheten. Ved Trondheim lufthavn er ni prosent av reisene oljerelaterte, mens oljetrafikken er helt marginal i Bodø og Tromsø. Ved vår største lufthavn, Oslo Fornebu (nå Gardermoen), er i alt 12 prosent av reisene oljerelaterte.

Enkelte av de mindre lufthavnene er på sin side helt avhengige av oljetrafikken. Dette gjelder i særdeleshet Stord og Skien hvor henholdsvis 56 og 45 prosent av reisene er tilknyttet oljevirkosomhet. Drøyt halvparten av disse er pendlerreiser, mens de øvrige reisene er annen forretningstrafikk. For Stord er dette i hovedsak

kontakt med hoved-/avdelingskontor/datterselskap (Aker), mens det for Skien er kurs- og konferansereiser.²²

Også Sandefjord, Florø og Kristiansund kan betegnes som ”oljeavhengige” lufthavner. For Sandefjord lyver imidlertid bildet noe ettersom man her også har en betydelig utenlandstrafikk. Totalbildet for Sandefjord er derfor noe annerledes enn for de andre. For landets øvrige lufthavner spiller oljetrafikken en langt mindre rolle, og for de nordligste lufthavnene er den helt marginal.

De oljerelaterte reisene kan videre brytes ned på rutenivå. Tabell 7.20 presenterer andelen oljerelaterte reiser på de ti mest trafikkerte rutene innenlands, samt for ruter hvor mer enn en fjerdedel av trafikken er oljerelatert.

Av de tunge rutene er det ikke uventet ruten mellom Stavanger og Bergen som har størst andel oljereiser. Hver tredje reise er her knyttet til olje-/gassvirksomhet. De oljerelaterte reisene mellom Stavanger og Bergen er dominert av reiser til/fra arbeid. En av tre passasjerer er pendlere, mens de øvrige er på annen type yrkesreise.

Av de tre ”millionrutene” er Oslo-Stavanger den mest oljeavhengige. Mer enn hver fjerde reise mellom disse byene har tilknytning til oljevirkosomhet. Denne ruta er også pendlerpreget, en av fire oljereiser skjer til/fra arbeid, men også formål som kontakt med hoved-/avdelingskontor (15 prosent) og serviceoppdrag/konsulentbistand (15 prosent) er viktige her. Rutene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er som vi ser langt mindre avhengig av oljetrafikken.

²² Vi må være oppmerksom på at antall observasjoner for disse lufthavnene er få (337 for Stord og 246 for Skien). Resultatene er derfor beheftet med stor usikkerhet. Likevel gir de en pekepinn på at trafikken ved disse lufthavnene er svært avhengig av oljevirkosomheten.

Tabell 7.20: Oljetrafikken på de 10 mest trafikkerte rutene innenlands og på spesielt oljeavhengige ruter. 1998. Prosent.

Oil-related traffic on the main domestic routes and oil-dependent routes. 1998. Percent.

Rute	Antall reisende (1000) ²³	Andel oljerelatert trafikk
Bergen-Stavanger	581	34 %
Oslo-Stavanger	1 081	27 %
Bergen-Trondheim	217	19 %
Oslo-Bergen	1 220	10 %
Oslo-Trondheim	1 137	7 %
Oslo-Evenes	231	7 %
Oslo-Kristiansand	430	6 %
Oslo-Ålesund	346	4 %
Oslo-Tromsø	330	3 %
Oslo-Bodø	355	2 %
<i>Spesielt oljeavhengige ruter</i>		
Bergen-Kristiansund	21	56 %
Oslo-Stord	30	52 %
Bergen-Haugesund	61	50 %
Stavanger-Torp	39	47 %
Bergen-Florø	36	43 %
Stavanger-Kristiansand	129	37 %
Bergen-Torp	44	32 %
Oslo-Kristiansund	116	27 %

Enkelte mindre ruter domineres av oljetrafikk. Dette gjelder spesielt Bergen-Kristiansund, Oslo-Stord og Bergen-Haugesund, hvor mer enn halvparten av trafikken er relatert til olje-/gassvirksomhet. Mellom 50 og 60 prosent av disse reisene er reiser til/fra arbeid.

7.4.3. Reiser til og fra kontinentalsokkelen

Oljeaktiviteten til havs har tradisjonelt trukket til seg arbeidskraft fra hele landet, og flyet har dermed vært viktig som tilbringer til kontinentalsokkelen. Betydningen av denne trafikken er imidlertid redusert i løpet av de siste ti årene:²⁴

²³ Passasjerer i transfer er utelatt.

²⁴ I tabell 7.21 har vi utelatt 1992 i sammenligningsgrunnlaget. I 1992 var rutene på Vestlandet, og i særdeleshet ruten Bergen-Stavanger, underrepresentert i utvalget. Når vi som her konsentrerer oss om et så lite delmarked som tilknytningsreisene, vil en underrepresentasjon på en så viktig rute som Bergen-Stavanger føre til stor usikkerhet i resultatene. Følgelig har vi valgt å utelate 1992-undersøkelsen her.

Tabell 7.21: Reisene til/fra kontinentalsokkelen. 1987 og 1998.

Travel to/from the continental shelf. 1987 and 1998.

	1987	1998
Antall reiser med helikopter til/fra sokkelen	360'	460'
Antall reiser med fly som tilknytning	250'	170'
Herav:		
Til/fra arbeid	64 %	79 %
Annet	36 %	21 %

Mens helikopterreisene ut til sokkelen økte med 100 000 reiser i denne perioden, gikk tilknytningsreisene med fly ned, både som andel av helikoptertrafikken og nominelt. I 1987 kom 69 prosent av dem som reiste ut til sokkelen med korresponderende fly, mens tilsvarende andel i 1998 var 37 prosent. Også som andel av den totale flytrafikken innenlands har naturlig nok disse reisene nå redusert sin betydning. I 1987 utgjorde tilknytningsreisene fire prosent av totaltrafikken, mens de elleve år senere utgjorde knappe to prosent. Reisene domineres av pendlere, men sokkelen genererer også en del flyreiser knyttet til serviceoppdrag og andre aktiviteter. Betydningen av sistnevnte er imidlertid redusert de senere årene.

Nedgangen i antall tilknytningsreiser kan tyde på at flere av dem som jobber på sokkelen nå bor i nærområdene til helikopterbasene, d v s at man har fått en tilpasning av bosettingsmønsteret og at man benytter andre transportmidler enn fly til basene. Reisevaneundersøkelsen gir imidlertid ingen klare svar på dette siden vi her kun har opplysninger om flypassasjerenes bosted, og det har endret seg lite siden 1987:

Tabell 7.22: Bosted for flypassasjerer som har kontinentalsokkelen som besøkssted. Landsdeler. 1987 og 1998. Prosent.

Place of residence for air passengers travelling to/from the continental shelf. Region. 1987 and 1998. Percent.

Landsdel	1987	1998
Hele landet	100	100
Østlandet	25	28
Agder/Rogaland	37	37
Vestlandet	24	21
Trøndelag	5	8
Nord-Norge	9	6

Som tidligere bor passasjerene som har kontinentalsokkelen som besøkssted i hovedsak i Sør-Norge, mens Trøndelag og Nord-Norge i mindre grad er representert. I løpet av perioden har andelen tilbringerreiser fra Østlandet og Trøndelag gått opp noe, mens Vestlandet og de nordligste fylkene har en noe lavere andel i dag enn i 1987.

Ser vi på fylkene enkeltvis, skiller Vestfold og Telemark seg klart ut på Østlandet. Disse to fylkene til sammen genererer 15 prosent av alle flyreisene til kontinental-

sokkelen. Ellers er Rogaland og Hordaland store bidragsytere, mens vi for de nordligste fylkene finner at de fleste oljependlerne kommer fra Nordland. Blant relasjonene er det Bergen-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Stavanger-Kristiansand som skiller seg ut med særlig stor trafikk av denne typen. For øvrig finnes disse passasjerene på om lag 40-50 relasjoner, så trafikken er godt spredd.

7.4.4 Utlendingers oljereiser til Norge

Oljesektoren genererer også en del trafikk til/fra utlandet. Blant utlendingene som i fjor besøkte Norge med fly oppga 22 prosent av de som var på en arbeidsbetinget reise at deres arbeid var tilknyttet olje-/gassvirksomhet.²⁵ Dette tilsvarer i underkant av 300 000 reiser. Av disse oppga 35 prosent Stavanger som besøkssted, 28 prosent Oslo, mens 4 prosent hadde kontinentalsokkelen som sitt endelige besøkssted.²⁶

Ser vi på formålet for disse reisene finner vi, i likhet med de "norske" oljereisene, at reiser til/fra arbeid er den største kategorien:

Tabell 7.23: Arbeidsbetingede reiser til/fra Norge foretatt av personer bosatt i utlandet som arbeider innenfor olje-/gassvirksomhet. 1998. Prosent.

Business journeys to/from Norway undertaken by persons living abroad who work in the oil-gas industry. 1998. Percent.

I alt	100
Til/fra arbeid	31
Kurs/konferanse/kongress	9
Salg/innkjøp/forhandlinger/messe	11
Serviceoppdrag/konsulentbistand	25
Andre formål	24

Nær en tredjedel av disse reisene er reiser til/fra arbeid. Av disse går i underkant av 10 prosent til/fra sokkelen. De aller fleste pendlerreisene som foretas av utlendinger er med andre ord forbundet med den landbaserte oljevirksomheten. Serviceoppdrag/konsulentbistand er også en stor gruppe, mens det er relativt få som er i Norge i forbindelse med kurs og konferanser.

Utlendinger som jobber innenfor olje-/gassvirksomhet og som er på en arbeidsbetinget reise i Norge representerer alt i alt mer enn 40 ulike nasjoner. Britene dominerer imidlertid med 41 prosent av de reisende. Av disse kommer hver syvende fra Aberdeen og hver tiende fra London-området, mens de øvrige er godt fordelt over både England og Skottland. Våre skandinaviske naboer er også relativt sett godt representert sammen med Nederland. 17 prosent av passasjerene kommer fra Danmark, ni prosent fra Sverige, mens syv prosent kommer fra Nederland. Ut over disse er det ingen land som skiller seg nevneverdig ut.

²⁵ I utenlandsundersøkelsen ble det spurt om respondentens *arbeid* var tilknyttet olje-/gassvirksomhet, og ikke om *reisen* var tilknyttet olje-/gassvirksomhet (jf innenlandsundersøkelsen). Det er viktig å være klar over disse forskjellene når man leser resultatene.

²⁶ En av fire unnlot å besvare spørsmålet om besøkssted. Resultatene er m a o usikre.

Tabell 7.24: Bosted for utlendinger som er på arbeidsbetinget reise til Norge og som arbeider innenfor olje-/gassvirksomhet. 1998. Prosent.

Non-Norwegian nationals who work in the oil-gas industry travelling to/from Norway for business purposes by place of residence. 1998. Percent.

I alt	100
Sverige	9
Danmark	17
Storbritannia	41
Nederland	7
Tyskland	3
Europa ellers	10
Nord-Amerika	9
Sør-Amerika/Afrika/Asia/Australia	4

7.5 Kort om noen forhold som har betydning for etterspørselen etter arbeidsreiser

7.5.1 Utviklingen i sysselsettingen

Arbeidslivet er i endring. Stadig færre er knyttet direkte til vareproduksjon (primær- og sekundærnæringer), mens flere lever av å utføre tjenester, enten rettet mot personer eller mot næringslivet. I tillegg til denne strukturrasjonaliseringen foregår det også en endring i selve innholdet i jobbene i form av at informasjonsbehandling og –bearbeiding blir viktigere. Innenfor vareproduserende bedrifter er det for eksempel stadig flere som er informasjonsarbeidere ved at de formidler eller behandler salgs-/kjøpsordrer, forhandler kontrakter, utvikler tekniske løsninger m v, mens selve produksjonsprosessen automatiseres med det resultat at færre blir involvert i den. Informasjon og informasjonsutveksling blir dermed en stadig viktigere produksjonsfaktor i samfunnet, noe som også har konsekvenser for flytrafikken.

Overgangen mot flere informasjonsbehandlerende yrker og næringer medfører at stadig flere får behov for å reise i jobben. Den eksakte størrelsen på denne ”vridningseffekten” er usikker, men Lian og Rideng (1992) fant at 16 prosent av veksten i flytrafikken mellom 1970 og 1990 skyldtes vridning i yrkesstrukturen. Det ble imidlertid påpekt at estimatet var usikkert på grunn av problemer med å gruppere yrkesutøverne.

Innenfor det private næringsliv, som står bak syv av ti arbeidsreiser med fly innenlands, foretas hovedtyngden av reisene av toppledere og personer innen produksjon/service og salg/markedsføring (jf tabell 7.10). Ser vi på sysselsettingsutviklingen for disse gruppene finner vi at de har vokst på 1990-tallet, spesielt hva gjelder salg/markedsføring (tabell 7.25).²⁷

²⁷ Det foreligger ingen god offentlig statistikk for sysselsettingsutviklingen innenfor de yrkesgruppene vi her fokuserer på. Det nærmeste vi kommer er SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk

Tabell 7.25: Funksjonsområder (indikatorgrupper) og sysselsettingsutvikling, 1990 og 1995.

Functional working areas (indicator groups) and employment 1990 and 1995.

	Yrkesaktive (1000)		
	1990	1995	%-vis vekst
Toppledere ²⁸	69	74	7 %
Salg/markedsføring ²⁹	50	63	26 %
Produksjon/service ³⁰	195	197	1 %
Konsulent/utredning ³¹	18	16	-11 %
Administrasjon/kontorarbeid ³²	216	197	-9 %
Totalt indikatorgrupper	548	547	0 %
Total sysselsetting	2 030	2 079	2 %

I henhold til SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk økte antall personer innen bedrifts- og organisasjonsledelse, hva vi her omtaler som toppledere, med syv prosent i perioden 1990-95, fra 69 000 til 74 000 sysselsatte. Enda større var veksten innenfor salg hvor antall sysselsatte økte med hele 26 prosent, fra 50 000 til 63 000. Begge disse gruppene økte sin relative andel av sysselsettingen noe i perioden. Innenfor produksjon/service har sysselsettingen totalt sett stått stille i perioden, men her finner vi store forskjeller mellom de ulike undergruppene. Mens antall ansatte innen tradisjonell produksjon gikk noe ned, økte sysselsettingen for eksempel blant ingeniører. Det er grunn til å tro at denne gruppen står bak mye av reiseaktiviteten innenfor produksjon/service, blant annet fordi dette er en yrkesgruppe som er mye involvert i teknisk servicearbeid.

På samme tid finner vi at en lite reiseintensiv gruppe som administrasjonspersonell reduseres, både nominelt og som andel av sysselsettingen. I 1990 representerte disse 216 000 arbeidstakere, eller 11 prosent av arbeidsstokken. Fem år senere var det 19 000 færre som var sysselsatt innenfor disse arbeidsområdene.

Til tross for at vi her ser på yrkesgrupper som kun utgjør en fjerdedel av den totale sysselsettingen, antyder likevel tallene at reiseintensive yrkesgrupper vokser. Dette peker mot fortsatt vekst innen forretningstrafikken med fly. Et annet forhold som peker i samme retning er den prioritet som gis kurs- og konferanse-reiser. Vi har tidligere pekt på oppgraderingen av kvalifikasjonskravene i yrkeslivet som en vesentlig årsak til veksten i kurs- og konferansemarkedet. Sett på bakgrunn av den teknologiske utviklingen er det vanskelig å se at disse kravene

hvor vi kan se på indikatorgrupper. I tabell 6.24 henvises det til sysselsettingsutviklingen innen slike indikatorgrupper (for spesifisering, se fotnoter nedenfor).

²⁸ Kode 111-112 i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk.

²⁹ Kode 311, 321, 330 og 331 i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk.

³⁰ Kode 002-003 (ingeniører) og 700-761 (industriarbeidere) i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk.

³¹ Kode 0X1 og 313 i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk.

³² Kategori 2 (kode 201-299) i SSBs Arbeidsmarkedsstatistikk.

vil avta. Videreutdanning er etterhvert også blitt et mer sentralt aspekt i forhandlinger mellom partene i arbeidslivet, noe som ytterligere kan bidra til å øke etterspørselen etter reiser i forbindelse med kurs og samlinger utenfor arbeidsplassen. På kort sikt synes derfor behovet for denne typen reiser fortsatt å være stort.

Til tross for at det er sterke krefter som taler for fortsatt vekst, kan det også framføres argumenter mot en slik utvikling. Av spesiell interesse er utviklingen innen telekommunikasjoner og de muligheter dette gir for å erstatte deler av næringslivets reiser.

7.5.2 Bruk av videokonferanser i næringslivet

Videokonferanser er av mange ment å kunne erstatte deler av yrkeslivets reisevirksomhet. Vi har den senere tid lest om bedrifter som har investert i videokonferanseutstyr og tatt mål av seg til å kutte i reisekostnadene. Mange har med andre ord tro på at videokonferanser vil kunne substituere i hvert fall deler av reisevirksomheten og frigjøre tid og penger.

TØI gjennomførte høsten 1998 en undersøkelse blant norske bedrifter om deres holdninger til og bruk av videokonferanser (Denstadli og Haukeland 1999). Undersøkelsen omfattet i alt 346 bedrifter hvorav 71 hadde tatt i bruk videokonferanser. Vi vil kort gjengi noen resultater fra undersøkelsen som tar for seg sammenhengen mellom reiser og videokonferanser.

Bedrifter som har tatt i bruk videokonferanser har så langt i liten grad klart å erstatte reiser. Kun 24 prosent sier seg i noen grad enig i utsagnet "Videokonferanser har erstattet store deler av vår reisevirksomhet", mens 63 prosent er uenige i utsagnet. Så langt synes med andre ord videokonferanser først og fremst å ha spilt en supplerende funksjon. Dette underbygges også ved at 80 prosent av brukerne i denne undersøkelsen mente at videokonferanser først og fremst er et supplement til personlig kontakt.

Ser vi fremover synes derimot substitusjonspotensialet å være større. På direkte spørsmål om dette, dvs anvendelsen sett i et framtidsperspektiv, svarte 70 prosent av brukerne at videokonferanser vil kunne erstatte deler av bedriftens reisevirksomhet. Informantene gir med andre ord uttrykk for en framtidstro, vel og merke uforpliktende, på at videokonferanser vil ta over for deler av den fysiske kontakten. En utvikling henimot økt substitusjon underbygges også av at 39 prosent av ikke-brukerne så for seg et potensiale for å erstatte deler av reiseaktiviteten med videokonferanser.

Hva er realismen i disse utsagnene? Undersøkelsen viser at bruken av videokonferanser vil øke kraftig de nærmeste årene, og det er ikke vanskelig å peke på forhold som taler for at dette vil skje på bekostning av reiser. Forhold som knapphet på tid, strengere krav om kostnadskontroll og reisenes belastning på utøverne taler for at videokonferanser vil erstatte reiser. Vi vil imidlertid reservere oss noe med tanke på erstatningspotensialet. Dette har blant annet sammenheng med at disse bedriftene også hevder at reiseomfanget vil øke. Kun åtte prosent mener at bedriftens reisevirksomhet vil reduseres i løpet av de nærmeste årene.

Det er her flere forhold som spiller inn. Fusjoner, oppkjøp og økt samarbeid mellom aktørene i næringslivet gjør at man reiser mer, bonusordninger stimulerer reisevirksomheten, men kanskje viktigst er betydningen som næringslivet tillegger oppbygging og –vedlikehold av personlige forbindelser. Om ikke et primært formål, så er dette et viktig siktemål bak store deler av reiseaktiviteten (se Denstadli 1998). Dette reduserer mulighetene for å erstatte reiser med telekommunikasjoner – relasjoner lar seg i liten grad bygge over telenettet. Likeså er store deler av reiseaktiviteten knyttet til mer kompleks kommunikasjon som forhandlinger og salg/markedsføring. Pr i dag er ikke møtekulturen godt nok utviklet for å ta denne type diskusjoner via telekonferanser, og det er lite som tilsier at videokonferanser skal ta over store deler av denne kommunikasjonen i løpet av de nærmeste årene.

Vi tør derfor våge påstanden at videokonferanser ikke vil erstatte store deler av næringslivets reisevirksomhet. I dag skjer bruken av slike konferanser hovedsakelig blant enheter tilknyttet samme konsern. Det er innenfor denne typen kontakt at videomøtene også i årene fremover tilsynelatende har en skjæringsflate mot reiser. Dette er imidlertid ikke noe dominerende marked. I reisevaneundersøkelsen utgjør kontakt med hoved-/avdelingskontor i alt 10 prosent av yrkesreisene med fly innenlands. Vår hypotese er følgelig at videokonferanser i hovedsak fortsatt vil tjene som et supplement til personlig kontakt, og primært stå som et selvstendig medium for kommunikasjon.

8 Exit Fornebu

Avslutningsvis vil vi se litt nærmere på trafikken ved Fornebu slik den artet seg det siste driftsåret. Som landets hovedflyplass var Fornebu den klart viktigste lufthavnen i undersøkelsen, og sto i perioden 1. september 1997-31. august 1998 for 30 prosent av trafikken innenlands og nesten 80 prosent av rutetrafikken med utlandet. I dette kapitlet analyseres to forhold ved Fornebu, (i) reisen til og fra lufthavnen med hensyn på valg av transportmiddel, og (ii) influensområdet. Formålet med dette er å bidra med et grunnlag for sammenligning i senere undersøkelser, som tar sikte på å analysere eventuelle endringer i tilbringertransport og influensområde når hovedflyplassen ble flyttet fra Fornebu til Gardermoen.

8.1 Reisen til/fra Fornebu

Tabell 8.1 viser hvilket transportmiddel som ble brukt på reisen til/fra Fornebu. I tabellen har vi skilt mellom genererte og attraherte reiser, og mellom arbeidsbetingede og private reiser. Vi regner en reise som generert fra Fornebu dersom passasjerer er bosatt på Østlandet. Alle andre reiser der passasjerer bor i andre landsdeler eller i utlandet regnes som attraherte. I spørreskjemaet ble man bedt om kun å oppgi ett transportmiddel, d v s det siste man brukte ved avgangslufthavnen og det *første* transportmiddel man brukte ved ankomstlufthavnen. Det var likevel fem prosent av passasjerene som reiste til eller fra Fornebu som oppga to transportmidler, og noen få som oppga tre transportmidler. Som i tabell 5.17 er disse "ekstra" svarene tatt med i prosentfordelingen i tabell 8.1.

Tabell 8.1: Valg av transportmiddel til og fra Fornebu. 1998. Prosent.

Mode of transport to/from Oslo Airport Fornebu. 1998. Percent.

	Arbeidsbetingede reiser		Private reiser		I alt		Alle reiser
	Generert	Attrahert	Generert	Attrahert	Generert	Attrahert	
I alt	100	100	100	100	100	100	100
Drosje (taxi)	38	37	27	16	35	29	31
Egen bil, parkert på Fornebu	29	3	18	3	25	3	12
Bil, kjørt av familie, kollega	16	12	28	22	20	16	18
Utleiebil	1	3	0	2	0	2	2
Flybuss	8	11	14	14	10	12	12
Annen buss	3	5	9	7	5	6	5
Tog, trikk, T-bane, båt	4	1	3	2	4	1	2
Fly, transfer	1	27	1	34	1	30	18
Annet	0	1	0	0	0	1	0

Drosje sto for nær en tredjedel av tilbringertrafikken til Fornebu i 1998. Ikke uventet er bruk av drosje mest utbredt blant de som reiser i arbeid, mens de som

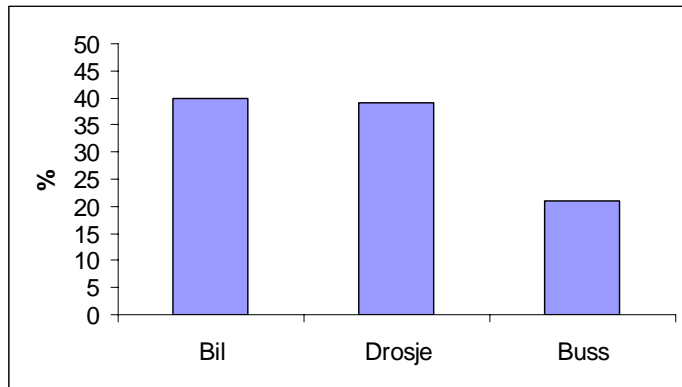
reiser privat er litt mer tilbakeholdne med drosjebruken, spesielt de som bor utenfor Østlandsområdet (attraherte reiser). Drosjene økte sin andel av tilbringertransporten noe på 1990-tallet, i 1992 sto de for 29 prosent. Mange benyttet også bil på reisen til Fornebu, enten ved at de ble kjørt av familie, venner eller kolleger, eller at man parkerte egen bil ved lufthavnen. Til sammen sto privatbil for en like stor andel av tilbringertransporten som drosjer. Her er det naturlig nok store forskjeller mellom de genererte og attraherte reisene, bruk av egen bil som parkeres er lite aktuelt for sistnevnte. Blant de som bor i Østlandsområdet var imidlertid bil ofte benyttet som tilbringer, spesielt på arbeidsbetingede reiser hvor 29 prosent gjorde bruk av privatbil. Sammenlignet med 1992, opprettholdt bilen sin andel av tilbringertransporten.

Flybuss og annen buss ble i gjennomsnitt benyttet på hver sjettede reise til/fra Fornebu. Av det totale antall bussreiser sto flybussen for to av tre reiser, og det er ikke uventet de som reiste i privat øyemed som i størst utstrekning gjorde bruk av buss. Når det gjelder arbeidsbetingede reiser ser vi at personer bosatt utenfor Østlandsområdet (attraherte reiser) i større grad gjorde bruk av bussen enn de som var bosatt innenfor kraftfeltet til Fornebu (genererte reiser).

Det gikk verken tog, trikk eller T-bane til Fornebu, slik at de skinnegående reisene må ha vært i kombinasjon med andre transportmidler. Det gikk imidlertid en båtrute mellom Nesoddtangen og Fornebu, men alt i alt utgjorde dette en svært liten andel av tilbringerreisene. Tilsvarende var tilfellet for leiebil.

Det er verdt å legge merke til at en såpass høy andel som 27 prosent (arbeidsbetingede reiser) og 34 prosent (private reiser) av de attraherte reisene kun gjaldt flybytte ved Fornebu. Til sammen utgjorde dette 18 prosent av alle reisene, en økning på tre prosentpoeng fra 1992. Dette indikerer at Fornebu er blitt et viktigere knutepunkt for flytrafikken innenlands og til/fra Norge i løpet av 1990-tallet. Dette kan igjen ses i sammenheng med resultatene i kapittel 4, hvor vi så at reisefrekvensen blant bosatte på Østlandet økte mindre enn for mange av de andre landsdelene. Spesielt gjelder dette for reiser til utlandet, hvor tilbudet fra landets øvrige lufthavner fortsatt er begrenset. Følgelig blir flyet tilbringer for mange av utenlandsreisene. Mange må imidlertid også foreta flybytter på reiser innenlands, og da er Oslo lufthavn fortsatt ledende hva gjelder antall direkteruter.

Figur 8.1 viser transportmiddelfordelingen for dem som kom til Fornebu landveien, transferpassasjerer er utelatt. Når resultatene fra nye undersøkelser på Gardermoen foreligger, kan dette bildet sammenlignes med fordelingen etter transportmiddel på landets nye hovedflyplass. Vi vet at flytoget vil komme inn med stor tyngde, og at andelen som tar drosje er mindre. Den eksakte fordeling for øvrig er ennå ukjent.



Figur 8.1: Transportmiddel for personer som kom til Fornebu landveien. 1998. Prosent.

8.2 Bosted og besøkssted for flypassasjerene på Fornebu

Vi vil til slutt se nærmere på bostedsfordelingen for de som bor på Østlandet og som reiste ut fra Fornebu i undersøkelsesperioden. Tilsvarende ser vi på besøkssteder for dem som bor andre steder i landet eller i utlandet og som reiste til eller fra Fornebu i 1998. Resultatene er vist i tabell 8.2.

Tabell 8.2: Genererte reiser ved Fornebu etter bosted og attraherte reiser etter besøkssted. 1998. Prosent.

Generated journeys at by place of residence. Attracted journeys by destinations. Oslo Airport Fornebu. 1998. Percent.

Bosted - Genererte reiser			Sted	Besøkssted - Attraherte reiser		
Arbeids- betingede reiser	Private reiser	I alt		Arbeids- betingede reiser	Private reiser	I alt
100	100	100	I alt	100	100	100
39	45	41	Oslo i alt	44	29	38
2	4	3	- Oslo sentrum	2	2	2
18	18	18	- Oslo vest	1	2	2
17	22	18	- Oslo øst	1	2	1
2	1	2	- Oslo uspesifisert	40	23	33
17	14	16	Asker og Bærum	3	2	3
7	6	7	Follo	1	1	1
10	7	9	Romerike	1	2	2
5	6	5	Østfold	1	2	1
5	7	6	Hedmark/Oppland	3	2	2
9	7	9	Buskerud	3	2	2
8	8	8	Vestfold/Telemark	2	2	2
			Øvrige deler av Norge	21	30	25
			Utlandet	21	28	24

Dersom vi først ser på de genererte reisene finner vi at til sammen fire av ti reiser ved Fornebu ble skapt av personer som bodde i Oslo kommune i undersøkelsesperioden. Dette er omtrent samme andel som 1992-undersøkelsen viste. Reisene som ble generert i Oslo fordelte seg jevnt mellom de vestre og østre bydelene, faktisk med en liten overvekt fra Oslo øst. Oslofolket var relativt sett mer delaktige i privatreisene enn i de arbeidsbetingede reisene (45 mot 39 prosent). For de sistnevnte reisene ser vi at Asker og Bærum kom inn med større tyngde. Bosatte i Asker og Bærum genererte hver sjettede arbeidsreise ved Fornebu, men de var også viktige for fritidstrafikken hvor de sto bak hver syvende reise.

28 prosent av reisene ved Fornebu ble skapt av personer som var bosatt utenfor Oslo og Akershus. Dette er på samme nivå som i 1992. Buskerud var her best representert. Ni prosent av de arbeidsbetingede reisene ble generert i dette fylket, og av disse hadde fire av ti sitt bosted i Drammen eller Lier.

Når det gjelder de attraherte reisene, endte 38 prosent opp i Oslo. Det var dessverre få av disse passasjerene som hadde spesifisert sin besøksadresse slik at vi har kunnet fordele dem på bydeler. De fleste oppga Oslo som besøkssted, uten noen nærmere presisering. Oslo er et viktigere besøkssted for de som reiser i arbeid enn for de som er på privat reise, noe som understreker den rolle som hovedstaden spiller i norsk næringsliv.

Kun syv prosent av de attraherte reisene endte opp i andre Østlandsfylker enn Oslo og Akershus. Derimot skulle svært mange videre til andre landsdeler, eller de skulle til eller kom fra utlandet. Særlig gjelder dette de private reisene. Sammenlignet med 1992 er det en høyere andel som skal videre til andre steder enn Østlandet, noe som underbygger påstanden ovenfor om at Fornebu ble et viktigere knutepunkt for flytrafikken innenlands og til/fra Norge i løpet av 1990-tallet.

Litteratur

- Denstadli, Jon Martin og Jan Vidar Haukeland, 1999
Videokonferanser – en ny møteplass for næringslivet? Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport 426/1999.
- Denstadli, Jon Martin, 1998
Reiser og kommunikasjon i yrkessammenheng. Eksempelstudier av tre norske bedrifter. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport 411/98.
- Erdal, Olai Bendik og Hanne Stine Hallingby, 1991
Ringevirkninger av Golfkrigen – en undersøkelse av hvordan norske bedrifter løste sine behov for internasjonal kommunikasjon. Kjeller, Teledirektoratets forskningsavdeling. Rapport 61/1991.
- Fugleberg, Ole, 1999
Reisevaner på innenlands rutefly 1997/1998 etter lufthavn. Oslo, Luftfartsverket.
- Fugleberg, Ole, 1999
Reisevaner på utenlands rutefly 1997/1998 etter lufthavn. Oslo, Luftfartsverket.
- Lian, Jon Inge, 1997
Utviklingen i tilbud, trafikk og lønnsomhet på flyruter til utlandet 1992-96. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument TRU/0688/1997.
- Lian, Jon Inge (Red.), 1989
Take off. Utviklingen av norsk sivil luftfart. Bedriftsøkonomens Forlag.
- Lian, Jon Inge, Beth Nicolaysen og Odd I. Larsen, 1993
Konsekvenser av økt luftfartskonkurransen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 191/1993.
- Lian, Jon Inge og Arne Rideng, 1992
Supplerende trafikkanalyser – Gardermoen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 133/1992.
- Lian, Jon Inge, Magne Nymoen og Sønnøve Ølnes, 1988
Informasjonsteknologi i ekstern bedriftskommunikasjon. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport 007/1988.
- Luftfartsverket, 1999
Luftfartsverkets årsstatistikk 1998. Oslo, Luftfartsverket

Mintzberg, Henry, 1973

The nature of managerial work. Harper and Row. New York.

Rideng, Arne og Knut Stabæk, 1988

Charterreiser med fly i 1986. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 4/1988.

Rideng, Arne, 1993

Reisevaneundersøkelsen på fly 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 186/1993.

Stabæk, Knut, 1983

Passasjertrafikken på stamflyrutene i Norge 1972-1982. Utvikling i reisemønster og trafikantstruktur. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Prosjektrapport.

Stabæk, Knut, 1985

Passasjertrafikken på kortbaneflyrutene i Norge 1976-1984. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Prosjektrapport.

Stabæk, Knut, 1988

Passasjertrafikken på flyrutene i Norge 1982-1987. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 18/1988.

Stabæk, Knut. 1987

Passasjertrafikken med rutefly til/fra Norge i 1986. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Rapport av 20/1-1987.

Teigland, Jon, 1990

Nordmenns yrkesreiser i 1970 og 1980-årene. Norsk institutt for naturforskning. Oppdragsmelding 031:1990.

Vedlegg 1

Spørreskjema - innland





LUFTFARTSVERKET

Kjære flypassasjer!

Vi håper du kan avse noen få minutter til å besvare dette spørreskjemaet. Dine svar vil hjelpe oss med å planlegge for fremtidens luftfart. Skjemaene vil bli samlet inn ved ankomst (evt. legges i kurv ved «gate») og behandles anonymt. På forhånd takk for hjelpen!

NB! Dersom du har besvart tilsvarende skjema tidligere i dag, skal du ikke besvare dette skjemaet.

1. *Dag for utfylling:*

- | | | | | | |
|---|--------------------------|---------|---|--------------------------|--------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | Mandag | 5 | <input type="checkbox"/> | Fredag |
| 2 | <input type="checkbox"/> | Tirsdag | 6 | <input type="checkbox"/> | Lørdag |
| 3 | <input type="checkbox"/> | Onsdag | 7 | <input type="checkbox"/> | Søndag |
| 4 | <input type="checkbox"/> | Torsdag | | | |

2. *Hvor gikk du (skal du gå) ombord i flyet?*

- | | | |
|---|--------------------------|---------------------------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | Oslo |
| 2 | <input type="checkbox"/> | Bergen |
| 3 | <input type="checkbox"/> | Trondheim |
| 4 | <input type="checkbox"/> | Stavanger |
| 5 | <input type="checkbox"/> | Tromsø |
| 6 | <input type="checkbox"/> | Bodø |
| 7 | <input type="checkbox"/> | Annen flyplass (vennligst spesifiser) |

_____ (flyplass, sted)

3. *Hvor lenge før avgang møtte du opp på flyplassen?*

_____ time _____ min.

4. *Med hvilket transportmiddel ankom du flyplassen?*

- | | | |
|---|--------------------------|--|
| 1 | <input type="checkbox"/> | Drosje (taxi) |
| 2 | <input type="checkbox"/> | Bil som ble parkert ved flyplassen under reisen |
| 3 | <input type="checkbox"/> | Bil som ble kjørt av andre og returnert |
| 4 | <input type="checkbox"/> | Flybuss |
| 5 | <input type="checkbox"/> | Annen buss |
| 6 | <input type="checkbox"/> | Tog, båt, ferge |
| 7 | <input type="checkbox"/> | Utleiebil som ble levert ved flyplassen |
| 8 | <input type="checkbox"/> | Jeg kom med korresponderende fly/helikopter (transfer) fra |

_____ (flyplass, sted, evt. oljefelt)

- 9 Annet

5. *Hvor skal du gå av dette flyet?*

_____ (flyplass, sted)

6. *Hvilket transportmiddel vil du bruke når du skal videre fra denne flyplassen?*

- | | | |
|---|--------------------------|--|
| 1 | <input type="checkbox"/> | Drosje (taxi) |
| 2 | <input type="checkbox"/> | Bil som står parkert ved flyplassen |
| 3 | <input type="checkbox"/> | Bil, blir hentet av familie/venn/kollega |
| 4 | <input type="checkbox"/> | Flybuss |
| 5 | <input type="checkbox"/> | Annen buss |
| 6 | <input type="checkbox"/> | Tog, båt, ferge |
| 7 | <input type="checkbox"/> | Utleiebil som utleveres ved flyplassen |
| 8 | <input type="checkbox"/> | Jeg skal videre med korresponderende fly/helikopter (transfer) til |

_____ (flyplass, sted, evt. oljefelt)

- 9 Annet
10 Vet ikke, usikker

7. *Hvor bor du?*

_____ Postnr. _____ Sted, by

8. *Hvilket sted har du besøkt/skal du besøke på denne reisen? (Hvis flere besøkssteder, oppgi det viktigste)*

_____ Postnr. _____ Sted, by, evt. land

9. *Hvilken del av reisen er du på nå?*

- | | | |
|---|--------------------------|-------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> | Utreisen |
| 2 | <input type="checkbox"/> | Tilbakereisen |
| 3 | <input type="checkbox"/> | Del av en rundtur |

10. Hvor lenge er du borte fra bostedet på denne reisen?

- 1 Jeg reiser frem og tilbake på dagen
2 Jeg blir/har vært borte i _____ netter

11. Hva er reisens hovedformål?

(Sett flere kryss hvis nødvendig)

Private formål:

- 1 Besøke slekt/venner
2 Ferie-/helgetur og lignende
3 Reise til/fra studiested
4 Reise til/fra medisinsk behandling/opphold
5 Reise til/fra kultur-/idrettsarrangement
6 Andre private reiser

Tjeneste-/arbeidsreiser:

- 7 Reise til/fra arbeidssted/militær tjeneste
8 Kurs, konferanse, kongress
9 Messe
10 Salg, innkjøp, forhandlinger
11 Kontakt med hovedkontor/datterselskap etc.
12 Serviceoppdrag/konsulentbistand
13 Annen forretnings/tjenestereise (spesifiser)

12. Var det aktuelt for deg å benytte annet transportmiddel enn fly på denne reisen?

- 1 Nei, bare fly var aktuelt
Ja, jeg vurderte bruk av:
2 Bil 4 Buss
3 Tog 5 Båt

13. Hvem betaler flybilletten din?

- 1 Offentlig arbeidsgiver
2 Privat arbeidsgiver
3 Eget firma/selvstendig næringsdrivende
4 Oppdragsgiver/kunde
5 Idretts-/kulturorganisasjon
6 Trygdekontor
7 Meg selv/familien
8 Andre

14. Hvilken type flybillett har du?

- 1 Normalpris/fullpris
2 Norgesbillett/Budsjettbillett
3 Travel Pass/Buntbillett
4 Billy/ Jackpot
5 Superhaik/ungdomsbillett
6 Annen rabattert billett
7 Fribillett/bonusreise
8 Vet ikke

15. Hvilket rute-nr. (flight nr.) reiser du med?

NBI Står på billetten

_____ (f eks SK 307)

16. Hvem/hva bestemte valget av flyselskap på denne reisen? (Sett evt. flere kryss)

- 1 Kun ett selskap flyr strekningen
2 Jeg selv
3 Reisebyrået
4 Reiseansvarlig i mitt firma
5 Samarbeidsavtale med flyselskap
6 Andre

17. Hvor mange ganger de siste 12 måneder har du reist med rutefly innenlands? Vennligst oppgi antall tur/retur reiser inkludert den reisen du nå gjennomfører.

Private reiser _____ reiser

I forbindelse med arbeid _____ reiser

18. Har du bonuskort i ett eller flere flyselskap?

- 1 Nei, ingen
2 Ja, ett
3 Ja, flere

Hvis du har bonuskort:

19. Har bonuskortet påvirket ditt valg av flyselskap på denne reisen?

- 1 Ja
2 Nei

20. Kjønn:

- 1 Kvinne
2 Mann

21. Fødselsår: 19_____

22. Hva er din hovedbeskjeftigelse?

- 1 Hjemmевærende
2 Pensjonist/trygdet
3 Skoleelev/student
4 Vernepliktig
5 Selvstendig næringsdrivende
Ansatt i:
6 Offentlig virksomhet
7 Privat virksomhet



De siste fire spørsmålene besvares bare dersom du er yrkesaktiv.

23. Hva er ditt primære arbeidsområde?

- 1 Salg/markedsføring
2 Administrasjon (økonomi, edb, personal etc)
3 Produksjon/service
4 Konsulentbistand/utredning
5 Forskning/utvikling
6 Saksbehandling
7 Annet arbeidsområde (vennligst spesifiser):

24. Har du en ledende stilling i virksomheten?

- 1 Nei
2 Ja, på toppnivå
3 Ja, på mellomnivå

25. Hvilken næringsgren er du tilknyttet?

- 1 Primærnæringer
2 Oljeutvinning og bergverk
3 Industri
4 Kraft- og vannforsyning
5 Bygg og anlegg
6 Varehandel, hotell, restaurant
7 Transport, lagring, post, tele
8 Bank, forsikring
9 Offentlig administrasjon/tjenesteyting
10 Privat tjenesteyting
11 Annet

26. Er denne reisen tilknyttet olje-/gassvirksomhet?

- 1 Ja
2 Nei

Vi ønsker deg en fortsatt god reise!



Vedlegg 2

Spørreskjema - utland





LUFTFARTSVERKET

Kjære flypassasjer!

Vi håper du kan avse noen få minutter til å besvare dette spørreskjemaet. Dine svar hjelper oss å planlegge for fremtidens luftfart. Skjemaene vil bli samlet inn ved ankomst (evt. legges i kurv ved «gate») og behandles anonymt. På forhånd takk for hjelpen!

1. Dag for utfylling:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 <input type="checkbox"/> Mandag | 5 <input type="checkbox"/> Fredag |
| 2 <input type="checkbox"/> Tirsdag | 6 <input type="checkbox"/> Lørdag |
| 3 <input type="checkbox"/> Onsdag | 7 <input type="checkbox"/> Søndag |
| 4 <input type="checkbox"/> Torsdag | |

2. Hvor gikk du (vil du gå) ombord i dette flyet?

- 1 Fornebu, Oslo
 Annen flyplass (vennligst spesifiser)

_____ (flyplass, sted)

3. Hvor lenge før avgang møtte du opp på flyplassen?

_____ time _____ min.

4. Med hvilket transportmiddel ankom du flyplassen?

- 1 Drosje (taxi)
2 Egen bil som ble parkert ved flyplassen
3 Bil kjørt av andre
4 Utleiebil levert ved flyplassen
5 Flybuss
6 Annen buss
7 Tog, trikk, T-bane
8 Båt, ferge
9 Jeg kom med korresponderende fly/helikopter fra

_____ (flyplass, sted)

- 1 Annet

5. Hvor skal du gå av dette flyet?

_____ (flyplass, sted)

6. Skal du fortsette reisen med korresponderende fly (transfer) når du kommer til denne flyplassen?

- 1 Nei
2 Ja, jeg skal fly videre til

_____ (flyplass, sted)

7. Hvor bor du?

_____ Postnr. _____ Sted

_____ Land

8. Hvilket sted har du besøkt/skal du besøke på denne reisen? Hvis flere besøkssteder, oppgi det viktigste.

_____ Sted

_____ Land

9. Hvor mange netter vil du være borte fra bostedet på denne reisen?

- 1 Jeg reiser frem og tilbake på dagen
2 Jeg blir/har vært borte i _____ netter

10. Hvem betaler flybilletten din?

- 1 Offentlig arbeidsgiver
2 Privat arbeidsgiver
3 Eget firma/selvstendig næringsdrivende
4 Oppdragsgiver/kunde
5 Betaler selv
6 Andre i familien betaler
7 Idretts-/kulturorganisasjon
8 Andre

11. Hvilken type flybillett har du?

- 1 Business klasse
2 Økonomi-/turistklasse
3 Pakketur, reise/opphold betalt under ett
4 Vet ikke

12. Hva kostet flybilletten (inkl. avgifter) tur/retur?

_____ Beløp _____ Valuta
(f eks NOK)

13. Hvilket rute-nr. (flight nr.) reiser du med?

_____ (f eks SK 307)

14. Hva er reisens hovedformål?

Sett flere kryss hvis nødvendig

- 1 Kurs, konferanse, kongress
2 Salg, innkjøp, messe, forhandlinger
3 Serviceoppdrag/konsulentbistand
4 Annen forretnings/tjenestereise (spesifiser)

- 5 Reise til/fra arbeidssted
6 Reise til/fra studiested
7 Reise til/fra kultur-/idrettsarrangement
8 Besøke slekt/venner
9 Ferie/helgetur og lignende
10 Andre private reiser

15. Hvor mange ganger de siste 12 måneder har du reist med rutefly mellom Norge og utlandet? Vennligst oppgi antall tur/retur reiser inkludert den reisen du nå gjennomfører.

I forbindelse med arbeid _____ t/r reiser

Private reiser _____ t/r reiser

16. Kjønn: 1 Kvinne 2 Mann

17. Fødselsår: 19 _____

18. Hva er din hovedbeskjeftigelse?

- 1 Hjemmeværende
2 Pensjonist/trygdet
3 Skoleelev/student/vernepliktig
4 Selvstendig næringsdrivende
Ansatt i:
5 Offentlig virksomhet
6 Privat virksomhet

Spm. 19, 20 og 21 besvares bare av personer som er ansatt i privat eller offentlig virksomhet.

19. Hva er ditt primære arbeidsområde?

- 1 Salg/markedsføring
2 Administrasjon (økonomi, edb, personal etc)
3 Produksjon/service
4 Innkjøp
5 Konsulentbistand/utredning
6 Forskning/undervisning
7 Saksbehandling
8 Annet arbeidsområde (vennligst spesifiser):

20. Har du en ledende stilling i virksomheten?

- 1 Nei
2 Ja, på toppnivå
3 Ja, på mellomnivå

21. Er ditt arbeide tilknyttet olje-/gassvirksomhet?

- 1 Ja
2 Nei

22. Hvem bestemte valget av flyselskap på denne reisen?

- 1 Jeg selv
2 Reiseansvarlig i mitt firma
3 Reisebyrået
4 Andre

23. Har du bonuskort i ett eller flere flyselskap?

- 1 Nei, ingen
2 Ja, ett
3 Ja, flere

Hvis du har bonuskort:

24. Har bonuskortet påvirket ditt valg av flyselskap på denne reisen?

- 1 Ja
2 Nei

25. Hva er din årlige bruttoinntekt?

Kr _____

Vi ønsker deg en fortsatt god reise!