

DANSKERNES FLYVANER

- en survey

Marts 2001

Rapport nr. 01-02

1 Forord

Flytrafikken er steget voldsomt i de seneste år, og det er en udvikling der forventes at ville fortsætte. Hvis man skal tro prognoserne vil antallet af passagerer mere end fordobles inden 2015. Det vil betyde at danskerne i 2015 vil foretage 24 mio. flyrejser (enkeltrejse). Altså cirka 4,5 flyrejse pr. person pr. år, inklusive børn, teenagere, og ældre.

Når Transportrådet har lavet denne undersøgelse af danskernes flyvaner er det for at opsamle viden om hvem der foretager flyrejserne, hvorfor de gør det og hvor de flyver hen. Undersøgelsen er et godt supplement til den eksisterende statistik, men er kun første skridt på vejen til at forstå dynamikken og udviklingen i flytrafikken. Der er behov for videre forskning og vidensindsamling for at beskrive dynamikken og pege på virkningsfulde og eringstiltag.

Surveyen som undersøgelsen bygger på er foretaget af Danmarks Statistik, og al databehandling er foretaget af Transportrådets Sekretariat.

Transportrådet, marts 2001

Indholdsfortegnelse

SAMMENFATNING	5
SUMMARY	9
1 UDVIKLINGEN I FLYTRAFIKKEN	13
1.1 UDVIKLINGEN I EU	13
1.2 UDVIKLINGEN I DANMARK	15
1.2.1 <i>Energiforbrug</i>	17
1.2.2 <i>Drivhuseffekt</i>	18
2 FLYVANEUNDERSØGELSEN.....	19
2.1 UNDERSØGELSENS OPBYGNING.....	19
2.2 EKSISTERENDE STATISTIK	20
2.3 EN TILSVARENDE UNDERSØGELSE FRA NORGE.....	20
3 DANSKERNES FLYVANER	23
3.1 FLYREJSENERNE OMFANG OG FORDELING.....	23
3.2 FLYREJSEN ER IKKE FOR ALLE.....	24
3.2.1 <i>Fordeling på indkomstgrupper</i>	25
3.2.2 <i>Fordeling på aldersgrupper</i>	27
3.2.3 <i>Fordeling på køn</i>	28
3.3 DE, DER SJÆLDENT FLYVER.....	29
4 FLYREJSENDES FLYVANER	31
4.1 FLYREJSENDE MED PRIVATREJSER.....	31
4.1.1 <i>Fritidsrejsen er (stort set) for alle befolkningssegmenter</i>	32
4.2 FLYREJSENDE MED ERHVERVSREJSER	32
4.3 ERHVERVSKUNDEN ER EN MANDLIG PRIVATANSAT FUNKTIONÆR.....	34
4.4 DE FLYREJSENDES REJSEFREKVENNS.....	35
4.4.1 <i>Fordeling på indkomst og erhverv</i>	35
4.4.2 <i>Fordeling på alder</i>	36
4.4.3 <i>Fordeling på køn</i>	37

5	DESTINATIONER	41
5.1	FERIEREJSEN ER EN UGE I SOLEN	41
5.2	DET ER SOLEN DER TRÆKKER.....	42
5.3	ERHVERVSREJSEN ER TIL MØDER I EUROPA.....	43
5.3.1	<i>Erhvervsrejserne går til nærområdet</i>	<i>44</i>
5.3.2	<i>De faste rejser.....</i>	<i>45</i>
5.4	REJSELÆNGDER OG MELLEMLANDINGER.....	46
5.4.1	<i>Rejselængder.....</i>	<i>46</i>
5.4.2	<i>Mellemlandinger</i>	<i>47</i>
6	ÅRSAGER TIL AT FLYVE.....	51
6.1	DET ER HURTIGT, PRAKTISK OG BILLIGT AT FLYVE.....	51
6.2	BRUGEN AF BONUSORDNINGER	52
7	FIRE PROFILER AF FLYBRUGERE.....	53
7.1	PROFILERNE.....	53
7.2	SUSANNE SØRENSEN, EN GENNEMSNITSDANSKER.....	54
7.2.1	<i>Susannes transport- og energiforbrug</i>	<i>54</i>
7.3	PER PETERSEN, EN MANDLIG FUNKTIONÆR.....	55
7.3.1	<i>Pers transport- og energiforbrug.....</i>	<i>56</i>
7.4	BJARKE, NY I KARRIEREN	56
7.4.1	<i>Bjarkes transport- og energiforbrug.....</i>	<i>57</i>
7.5	SØREN DER FLYVER MEGET	57
7.5.1	<i>Sørens transport- og energiforbrug</i>	<i>58</i>
8	BILAG 1.....	59
8.1	SURVEYENS OPBYGNING, DATA OG VALIDITET.....	59
8.2	VALIDERING.....	61
8.3	KONSTRUERED E UDTRÆK, SHORT-CUTS OG ANTAGELSER.....	61
8.4	DESTINATIONER PÅ ERHVERVSREJSER.....	62
8.5	DESTINATIONER PÅ PRIVATREJSEN	62
8.6	KORRIGERING AF DATAMATERIALET.....	62
8.7	SURVEYEN I FORHOLD TIL ANDEN TILGÆNGELIG STATISTIK.....	63

Sammenfatning

Der er ikke tidligere lavet undersøgelser af danskernes flyvaner. I statistikken kan man finde oplysninger om hvor mange passagerer der strømmer gennem danske lufthavne, men ikke viden om hvem der flyver, hvor ofte de gør det og hvad formålet med flyrejsen er. Denne survey giver en række svar på netop dette, og er derfor et nyttigt supplement til de eksisterende danske og internationale statistikker om flytrafik. Men undersøgelsen er kun det første skridt på vejen mod en større viden om danskerne flyvaner.

Bag analysen ligger en survey blandt 4.270 personer mellem 10 og 84 år. Surveyen er gennemført i efteråret 1999 som et tillæg til den årlige transportvaneundersøgelse¹.

Omfanget af flyrejserne

Fra den nationale og internationale statistik ved vi at flytrafikken er steget ganske kraftigt i de sidste årtier. Inden for EU alene er flytrafikken målt i personkilometer forøget med 50% i de sidste 10 år. Der findes ikke længere officielle opgørelser over danskerens transport i luften. Men vi ved at flytrafikken til udlandet målt som afrejsende passagerer er steget med 35% siden 1990, samtidig med at indenrigs flytrafikken er faldet med ca. 10% bl.a. som følge af Storebåtsforbindelsen. Et forsigtigt skøn over danskernes flypersonkilometer siger, at danskerne i 1999 fløj 25 mia. personkilometer. Dette tal skal dog blot betragtes som et kvalificeret skøn, da det ikke har været sigtet med surveyen at skaffe klarhed over dette

På baggrund af opgørelserne over passagerantallet i danske lufthavne foretog danskerne skønsmæssigt 12 mio. enkeltrejser med fly i 1999. Fra surveyen ved vi at 6 ud af 10 af disse rejser er privatrejser mens de resterende er erhvervsrejser. Når danskerne flyver på ferie eller i fritiden er charterbilletten den mest almindelige. 60% af fritidsrejserne foretages nemlig på charterbillet. Det bliver til ca. 1,2 mio. charterrejser (tur/retur) om året. De resterende 2/3 af rejserne foretages med rutefly. Langt de fleste flyrejser går til udlandet, kun 28% af erhvervsrejserne og 7% af de private rejser er indenlandske. I alt flyves der 3,7 mio. enkeltrejser indenrigs.

Flyrejsen er ikke for alle

Selv om de uendelige stakke af rejsebrochurer, de utallige reklamer i tv og aviser og statistikken fra Statens Luftfartsvæsen giver indtryk af at flyrejsen er blevet en almindelig del af danskernes hverdag, viser surveyen noget andet. Mere end hver tredje dansker sætter sig så godt som aldrig op i et fly – forstået på den måde at mere end hver tredje dansker ikke har foretaget en flyrejse indefor de sidste 5 år. Der er en klar tendens til at lav indkomst og yder færre flyrejser.

Det betyder at de private flyrejser foretages af 59% af befolkningen, mens det er en lille gruppe af danskere der foretager erhvervsrejserne - de udgør kun 14% af befolkningen. Og der er stor forskel på hvorfor, og hvor ofte flykunderne sætter sin ind i et fly. Ser man alene på flykunderne har 95% af dem fløjet privat indenfor de sidste 5 år, 18% har fløjet både privat og i erhvervsøjemed, mens 5% af flykunderne kun har foretaget erhvervsrejser de sidste 5 år. Og der er en lille del af danskerne der er storforbrugere af flyrejser. De 18% af

¹ Transportvaneundersøgelsen er en undersøgelse af danskernes transportvaner der løbende foretages af Danmarks Statistik. Cirka 17.000 personer interviewes årligt om de rejser de foretog dagen før interviewet.

de flyrejsende der flyver både erhvervs- og privatture foretager 45% af alle flyrejserne. Mens de 77% af flykunderne der alene har fløjet privat, ligeledes har foretaget 45% af flyrejserne.

Private flyrejser

De danskere der flyver på ferie eller i fritiden udgør i store træk et repræsentativt udsnit af den danske befolkning, selv om de ældre og personer med lave indkomster er underrepræsenteret. Der er således ikke en entydig sammenhæng mellem høj personlig indkomst (eller familieindkomst) og et højt antal private flyrejser. Heller ikke alder syntes at have en stor indflydelse på hvor ofte man flyver privat. En undtagelse fra dette mønster er de unge mellem 21-30 år, der flyver på ferie oftere end gennemsnittet.

Som gennemsnit over hele befolkningen flyver danskerne kun én privatrejse hver tredje år. Ser man alene på de danskere der har fløjet indenfor de sidste 5 år, fordeler rejserne sig relativt jævnt. Blandt de privatrejsende har 43% foretaget mindre end én rejse om året, mens 40% i snit har fløjet privat én gang om året. Men der er en lille gruppe af danskere der skiller sig ud ved at rejse med fly flere end tre gange om året. Disse 2% af de flyrejsende foretager 13% af samtlige privatrejser.

Flyrejsende med erhvervsrejser

Erhvervsrejserne udgør som nævnt 40% af alle flyrejser, og de foretages af 14% af den danske befolkning. De der flyver i erhvervsøjemed foretager i gennemsnit 2,7 erhvervsrejser om året, men der er meget stor variation i rejsehyppigheden for den enkelte. En tredjedel af erhvervs kunderne foretager i snit mindre end én rejse om året, mens 3% af de erhvervsrejsende foretager 23% af alle erhvervsrejser.

De erhvervsrejsende er en meget homogen gruppe, der adskiller sig fra befolkningen som helhed. Funktionærerne fylder meget blandt erhvervs kunderne: 75% af erhvervsrejserne foretages af funktionærer – en gruppe der samlet set udgør 34% af befolkningen. Det er de privat ansatte der er de hyppigste flykunder, 69% af kunderne er privat ansat. Og to tredjedel af de erhvervsrejsende er mænd der foretager 80% af erhvervsrejserne. Der er en klar sammenhæng mellem indkomst, køn, alder og antallet af erhvervsrejser.

Rejsemål

Danskerne flyver til udlandet når de flyver i deres fritid. Det er kun knap 7% af de private rejser der er indenlandske. Og 3 ud af 4 privatrejser går til Europa med Spanien og Grækenland som de to største rejsemål. 9 ud af 10 udenlandsrejser i privat øjemed er for at tage på ferie, mens besøg og ferie er ligestillede formål for de indenlandske privatrejser. Næsten halvdelen af de private flyrejser er for at holde en uges ferie i syden.

For de erhvervsrejsende er et møde formålet med 53% af rejserne mens kursus og konference med 26% af rejserne, er det næsthøypigste årsag til at de flyver. Der er forskel på formålet med erhvervsrejsen for privat- og offentligt ansatte. Hvor 62% af de privat ansatte skal til møde tager de fleste offentligt ansatte flyet til et kursus eller en konference.

28% af erhvervsrejserne foretages internt i Danmark, og de oversøiske rejsemål udgør blot 11% af rejserne. De Europæiske rejser fordeler sig jævnt over de europæiske lande, med Sverige, England, Tyskland og Belgien/Luxembourg som de store destinationer med hver 12-13% af rejserne.

Den gennemsnitlige erhvervsrejse er på 6,5 dage, men variationen er stor. På 62% af indenrigsrejserne flyves frem og tilbage på samme dag, mens det kun gælder for 10% af erhvervsrejserne til udlandet.

Årsager til at flyve

Når man vælger at flyve er det fordi det er hurtigt, praktisk og billigt (hhv. 72%, 20% og 13% har svaret sådan). Flyet vælges meget bevidst, idet kun 10% af flykunderne har overvejet et andet transportmiddel. Blandt de der har overvejet alternativer kommer bilen ind på en 1. plads med 43%, efterfulgt af tog med 30%. Bussen er ikke et alternativt erhvervsrejsende har overvejet, mens de privatrejsende har overvejet bussen som alternativ til 17% af rejserne.

Bonusordninger

Brugen af bonusordninger og bonuspoint til at betale (dele af) rejsen, er ikke særlig udbredt. Kun 2,5% af de privatrejsende benyttede optjente bonuspoint til at betale flyturen. Godt halvdelen af de der rejser på bonuspoint ville have gennemført rejsen også hvis de ikke havde haft bonuspointene. 27% svarer imidlertid at de ikke ville have fløjet den pågældende tur, hvis de ikke havde haft pointene at betale med. Det statistiske materiale er dog meget begrænset, så dette må alene betragtes som tendenser.

Flyrejsernes andel af energiforbruget

Når man opgør danskernes energiforbrug til transport indgår den internationale flytrafik ikke. Det skyldes bl.a. at det statistiske grundlag for at beregne energiforbruget ikke er godt nok. For at give et indtryk af hvor meget flytrafikken betyder i det samlede transportbillede er der i denne rapport defineret nogle grupper af befolkningen, med særlige flyvaner. For hver af de fire profiler er deres transportmønstre og flyaktivitet i en uge beskrevet, og på den baggrund er deres samlede energiforbrug til transport beregnet. En sådan beregning er naturligvis behæftet med stor usikkerhed, men kan alligevel give et bud på hvad flytrafikken betyder i det samlede energiforbrug til transport.

De fire profiler der er udvalgt er: Gennemsnitsdanskeren, den mandlige funktionær (der udgør 7% af befolkningen mellem 10-84 år og foretager 43% af erhvervsrejserne), en ung i begyndelsen af sin karriere (der udgør 5% af befolkningen og foretager 8,5% af privatrejserne) og en person der flyver mere end 6 gange om året (der udgør 0,2% af surveyens population, men står for hhv. 6,6% af erhvervsrejserne og 2,6% af privatrejserne).

Det samlede energiforbrug til transport varierer voldsomt mellem de fire beskrevne profiler. Fra ca. 25.000 MJ på et år for en gennemsnitsdansker i arbejde der flyver på ferie én gang hver tredje år, til 124.500 MJ for en funktionær der både kører meget i bil og som foretager 8 erhvervsrejser og en ferierejse med fly på et år.

For gennemsnitsdanskeren der på årsbasis transporterer sig 14.000 km i bil og 635 km i tog, udgør den ene flyrejse hver tredje år, som en gennemsnitsdansker foretager, lidt under 10% af det årlige energiforbrug til transport. For gennemsnitsdanskeren svarer energiforbruget ved en Mallorca-rejse til energiforbruget ved 4 måneders transport.

Den højere funktionær foretager hver år 8 flyrejser (fire til Europa, fire nordiske rejser og en langdistancerejse om året) samt kører ca. dobbelt så langt i bil som en gennemsnitsdan-

sker. Fordi han kører i en stor bil bliver hans energiforbrug til biltransporten næsten 3 gange større end gennemsnitsdanskerens. Og hans energiforbrug til flytransport lige så stort som til bilkørslen. Totalt set har han et energiforbrug til transport der er fem gange så stort som gennemsnit sdanskerens.

Den unge der tager tre ferierejser i Europa på et år og kører lidt kortere men flere ture i bil end gennemsnittet, har et energiforbrug til flyrejser der er ca. halvanden gang højere end energiforbruget til bilkørslen. Totalt set er energiforbruget til transport næsten 3 gang større end gennemsnitsdanskerens, pga. de mange flyrejser.

Den meget flyrejsende person har været på 5 private flyrejser og 5 erhvervsrejser på et år og kører i bil på niveau med en gennemsnitsdansker. For denne person udgør flytrafikken totredjedel af det samlede energiforbrug til transport.

Summary

No previous surveys of the flight habits of Danes have been made. Statistics give information about the number of passengers passing through Danish airports, but no information on who they are, how often they fly, and the purpose of their trips. This survey gives a number of answers to these questions and is therefore a useful supplement to the existing Danish and international air traffic statistics. However, this survey is only the first step towards more knowledge of Danish flight habits.

The analysis is based on survey of 4.270 persons between the age of 10 and 84. The survey was made during the autumn of 1999 as a supplement to the annual transport habit survey.

Number of flights

The national and international statistics shows that air traffic has increased enormously during the past decades. Within the EU alone, air traffic expressed in passenger kilometres has increased by 50% over the past ten years. There are no longer any official statistics regarding the extent of air traffic among Danes. But we do know that the air traffic to other countries measured by the number of travellers has increased by 35% since 1990, and that during the same period, the domestic air traffic has decreased by about 10% (among other things because of the Great Belt Bridge). A conservative estimate of the number of air passenger kilometres travelled by Danes on the basis of the distribution of air flights in the survey is that in 1999, Danes covered a total of 25 billion passenger kilometres. However, this figure is to be considered a qualified guess only, as the aim of the survey has not been to clarify this issue.

Based on counts of passengers in Danish airports, Danes made an estimated total of 12 million one-way trips by plane in 1999. We know from the survey that six of every ten of these trips are private trips whereas the rest are business trips. When Danes go on holiday by air, package tours are most widely used. 60% of the spare time trips are made as package trips; giving a total of about 1.2 million package trips (return trips) per year. The remaining two thirds of the trips are made by airliners. The vast majority of trips are international, only 28% of the business trips and 7% of private trips are domestic. Domestic trips account for a total of 3.7 million one-way trips.

Flying is not for everybody

Although the endless number of brochures, the numerous commercials and ads on TV and in newspapers, and the statistics from the Public Air Service will give you the impression that travelling by air has become a normal part of Danish everyday life, the survey shows a different result. More than one in three Danes almost never travel by plane, i.e. one in three Danes has not travelled by air within the past five years. There is a clear tendency for low income and high age to lead to fewer trips by plane.

This means that the private trips by plane are made by 59% of the population, whereas only a small group of Danes account for the business trips – only 14% of the population. And there are large variations as to why and how often the air passengers are boarding a plane. If you look at air passengers only, 95% of them have made private trips by plane within the past five years, 18% have travelled both privately and on business, whereas 5% of the air passengers have only travelled by air on business trips during the past five years. It is a small group of Danes that fly a lot. The 18% of the air passengers who go by air both

for business and private trips account for 45% of all trips by air. Whereas the 77% of the air passengers who only go on private trips account for 45% of all trips by air.

Private trips by air

Danes who go on holiday by air constitute a representative section of the Danish population, even though older people and people with low incomes are under-represented. But there is no definite correlation between high personal income (or high family income) and a large number of flights. Nor does age seem to have any major effect on how often they make leisure trips by air. An exception from this pattern is young people between the age of 21 and 30 for whom the number of holidays by plane are above average.

Looking at the population as such, Danes only make one private trip by air for every three years. If you concentrate on the Danes who have travelled by plane within the past five years, the trips are distributed relatively equally. Among the private passengers, 43% have made less than one trip per year, whereas 40% have made one trip per year on an average. However, a small group of Danes stand out by travelling by plane more than three times per year. These 2% of the air passengers account for 13% of all private trips.

Air passengers on business trips

As mentioned above, business passengers account for 40% of all trips and are made by 14% of the Danish population. People who make business trips by plane make an average of 2.7 business trips per year, but the frequency varies from airtraveller to airtraveller. One third of the business passengers make an average of less than one trip per year, whereas 3% of the business passengers make 23% of all business trips.

The business passengers are a very homogeneous group that differs from the population as such. Officials account for a large number of business passengers: Officials make 75% of the business trips – a group that constitutes 34% of the total population. Private-sector employees are the most frequent air passengers, 69% of the passengers are private-sector employees. And two thirds of the business passengers are men, who account for 80% of the business trips. Thus there is a clear correlation between income, sex, age, and the number of business trips.

Destinations

Travelling in their spare time, Danes go abroad. Only about 7% of the private air trips are domestic. And three of four private trips go to Europe, the two most important destinations being Spain and Greece. Nine of ten private, international trips are holiday trips, whereas visiting and holidays are equally important purposes of domestic, private trips. Almost half of the private air trips are made with the purpose of having a one-week holiday in the south.

For business passengers, a meeting is the purpose of 53% of the trips, whereas courses and conferences are the second most important reason for flying with 26% of the trips. Private-sector employees and public-sector employees have different reasons for going by air. Whereas 62% of the private-sector employees are going to a meeting, most public-sector employees go by plane to a course/conference (46%).

28% of the business trips are domestic, and long-distance trips account for only 11%. European trips are distributed equally among the European countries, with Sweden, Eng-

land, Germany and Belgium/Luxembourg as the important destinations with 12-13% of the trips each.

The average business trip lasts 6,5 days, but there are large variations. For 62% of the domestic trips, both legs are completed on the same day, whereas this applies to only 10% of the international business trips.

Reasons for going by plane

The reason for choosing to go by plane is that it is quick, practical and inexpensive (72%, 20%, and 13%, respectively). The plane is chosen very deliberately, as only 10% of air passengers have considered using a different mode of transport for the trip. Among those who have considered the alternatives, the car is the most important with 43%, followed by train with 30%. Busses are not an alternative considered by business passengers, whereas private passengers have considered busses as an alternative for 17% of the trips.

Bonus schemes

The use of bonus schemes and bonus points to pay for (part of) the trip is not particularly widespread. Only 2,5% of private passengers used bonus points earned to pay for their trip. Some 50% of those who use bonus points would have made the trip even if they did not have the bonus points. 27% states that they would not have made this particular trip by plane, if they had not been able to pay by means of the bonus points. However, the statistical material is very limited, so the above can only be regarded as tendencies.

The share of the energy consumption accounted for by air trips

International air transport is not included in the calculation of the energy consumption of Danes for transport. The reason is among other things that the statistical basis for calculating the energy consumption is not good enough. In order to give an impression of the importance of air traffic in the total transport picture, some population groups with particular air transport habits have been defined. For each of the four profiles, their transport pattern over a week and their air activities have been described, and their total energy consumption for transport has been calculated on this basis. Of course, the accuracy of such a calculation is extremely uncertain, but nevertheless it may indicate the importance of air traffic in the total energy consumption for transport.

These four profiles have been selected: The average Dane, the male official (accounting for 7% of the population between the age of 10-84 and for 43% of the business trips), a young person at the start of his/her career (accounting for 5% of the population and 8,5% of the private trips), and a person who makes more than six trips by air per year (accounting for 0,2% of the population represented in the survey, but 6,6% of the business trips and 2,6% of the private trips, respectively).

The total energy consumption for transport varies enormously among the four profiles described above. From about 25.000 MJ per year for an average Dane (who is employed) and goes on holiday by plane once every three years, to 124.500 MJ for an official who uses his car a lot and makes eight business trips and one holiday trip per year by plane.

For the average Dane who covers 14.000 km by car and 635 km by train per year, one air trip every three years accounts for a little less than 10% of the average energy consumption

for transport per year. For the average Dane, the energy consumption for the trip to Majorca corresponds to the energy consumption for everyday transport for four months.

The high-ranking official makes eight trips by plane every year (four within Europe, four within Scandinavia and one long-distance trip) and travels about twice as far by car as an average Dane. He drives a large car, and therefore his energy consumption for car transport is almost three times that of the average Dane. And his energy consumption for air transport is as large as for his daily car transport. All in all, his energy consumption for transport is five times that of the average Dane.

The young person who makes three holiday trips in Europe per year and makes shorter but more frequent trips by car than average has an energy consumption for air trips about one and a half times that of the energy consumption for car transport. As a whole, the energy consumption for transport is almost three times that of the average Dane because of the large number of air trips.

The person who frequently goes by plane has made five private trips by plane and five business trips by plane in the course of one year and uses car transport at the same level as the average Dane. For such a person, air transport accounts for two thirds of the total energy consumption for transport.

2 Udviklingen i flytrafikken

Flyrejserne er blevet en almindelig del af de fleste danskeres liv. Flyet bliver brugt til hurtigt, nemt og komfortabelt at bringe os til de varmere himmelstrøg, på en forlænget weekend til en af Europas hovedstæder, eller til møder og konferencer over den ganske verden. Det er det billede man får når man ser de uendelige stakke af rejsebrochurer, de utallige reklamer i tv og aviser og statistikken fra Statens Luftfartsvæsen.

I takt med stigningen i lufttransporten er også den samlede miljøbelastning fra flytrafikken steget. Problemerne der knytter sig til den stigende flytrafik er primært støj og forurening omkring lufthavne, arealforbruget samt energiforbrug og drivhuseffekt. Flere flyafgange har forøget støjbelastningen omkring lufthavne, og selv om der opnået betydelige støjreduktioner på de enkelte fly, og der er indført støjkvoter for langt de fleste lufthavne, har stigningen i antallet af afgange alligevel betydet at den samlede støj er steget over de sidste 20 år. En bedre udnyttelse af kapaciteten har sammen med teknologiske forbedringer betydet at energiforbruget til luftfart er ikke steget i samme takt som antallet af passagerer. Men flybranchens energiforbrug er de sidste år steget med ca. 6% om året, mere end dobbelt så hurtigt som vejtrafikkens. Energiforbruget knytter også an til drivhuseffekten. Emissionerne fra fly har en større klimaeffekt end emissioner fra andre transportmidler, fordi ca. 75% af emissionerne foregår i højere luftlag.

Den stigende flytrafik giver også problemer for branchen selv. Stigende trængsel i det europæiske luftrum koster selskaberne penge på grund af øget brændstofforbrug, dårligere udnyttelse af flyene og forøgede personaleudgifter.

Selv om denne rapport ikke vil fokusere på miljøaspekterne af den stigende flyaktivitet, bruges dette indledende kapitel til at fremlægge nogle af de få fakta og data der findes om flytrafikken i EU og i Danmark.

2.1 Udviklingen i EU

Der er udarbejdet mange prognoser for udviklingen i lufttrafikken. Fælles for alle prognoserne er dog at de alle peger på en betydelig vækst. Væksten i flytrafikken er betinget af vækst i virksomheder og industri. Men også den stigende velstand i befolkningen er en vigtig parameter. Den forøgede velstand betyder at vores efterspørgsel efter aktiviteter i stigende omfang indbefatter flyrejser. I USA der på mange måder er et årti foran det europæiske marked, ser man at flyet er blevet en nøglekomponent i mange fritidsaktiviteter. Erfaringer fra USA's indenrigs flytrafik viser at der tilsyneladende er et mætningspunkt for (indenrigs) flytrafikken, idet væksten i flytrafikken er aftaget i forhold til væksten i indkomsten. På det europæiske marked har vi endnu ikke oplevet denne afkobling. Det skyldes at vi ikke har oplevet det store boom i luftfarten som er set på det amerikanske marked, og det forventes derfor at vi også i fremtiden vil opleve en vækst i den europæiske flytrafik. Også den stigende konkurrence mellem selskaberne, der for en tid har medført et langt større udbud og lavere priser har selvsagt betydning for væksten. Disse forventninger og viden er indbygget i de officielle prognoser for væksten i flytrafik².

² Kilde: Button K.: "What does Theory Tell us about Likely Future of Air Transport", Nordic Air Transport Research, NTF Seminar 1999.

En af de mere detaljerede flyprognoser er udviklet af ATAG³. Deres prognoser stemmer meget godt overens med de øvrige prognoser og giver et skøn over udviklingen i passagerer. Prognosen estimerer at antallet af passagerer vil mere end fordobles inden år 2015 (figur 1.1).

Figur 1.1 Totale antal passagerer til og fra Europa opgjort i mio.

	Alle passagerer		Passagerer i EU		Resten af verden	
	Antal passagerer	Årlig vækst	Antal passagerer	Årlig vækst	Antal passagerer	Årlig vækst
1998	541,7		148,6		393,2	
2005	750,8	4,8%	198,0	4,2%	525,8	5,0%
2010	913,2	4,0%	235,8	3,6%	677,4	4,1%
2015	1100,6	3,8%	270,9	3,3%	823,7	4,0%
Gennemsnit		4,3%		3,7%		4,4%

Det er England der har det største marked i Europa, efterfulgt af Tyskland og Spanien. Figur 1.2 viser antallet af passagerer i de enkelte lande. Tallene omfatter indenrigs- og udenrigspassagerer fra det pågældende land, men også passagerer fra andre lande der stiger om i landet. Prognosen forudsiger at der vil være mere end dobbelt så mange passagerer der letter fra en engelsk lufthavn i 2015 i forhold til 1998. Og denne tendens forventes i samtlige europæiske lande.

Figur 1.2 Passagerer i mill. (både indenrigs og udenrigs)

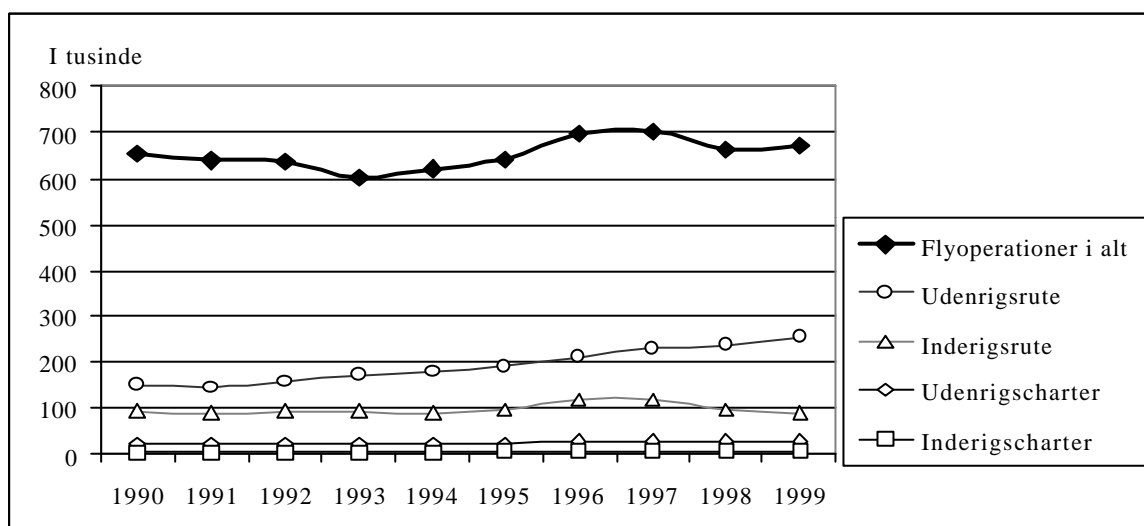
		1985	1998	2005	2015
1	England	62,8	143,9	207,0	310,3
2	Tyskland	42,3	106,3	148,0	220,4
3	Spanien	39,4	92,8	122,7	173,5
4	Frankrig	41,4	83,1	113,1	161,1
5	Italien	23,6	57,0	79,3	115,1
6	Holland	11,4	34,0	48,9	80,3
7	Schweiz	13,9	28,3	38,3	52,9
8	Tyrkiet	4,8	27,6	40,8	65,1

De ruter der benyttes af flest passagerer var i 1998 indenrigsruter i Spanien, Frankrig og Italien med mellem 3.1 og 2.3 mio. passagerer. København - Stockholm kom ind på en 10. plads med 1.2 mio. passagerer i 1998.

³ Air Transport Action Group er sammenslutning af en række organisationer indenfor flyindustrien, se www.atag.org.

mellem 21 og 57%. Som den eneste undtagelse har Ålborg lufthavn fastholdt og øget antallet af passagerer de sidste 10 år, selv om det har svinget meget fra år til år.

Figur 1.3 Flyoperationer fra danske lufthavne 1990-1999

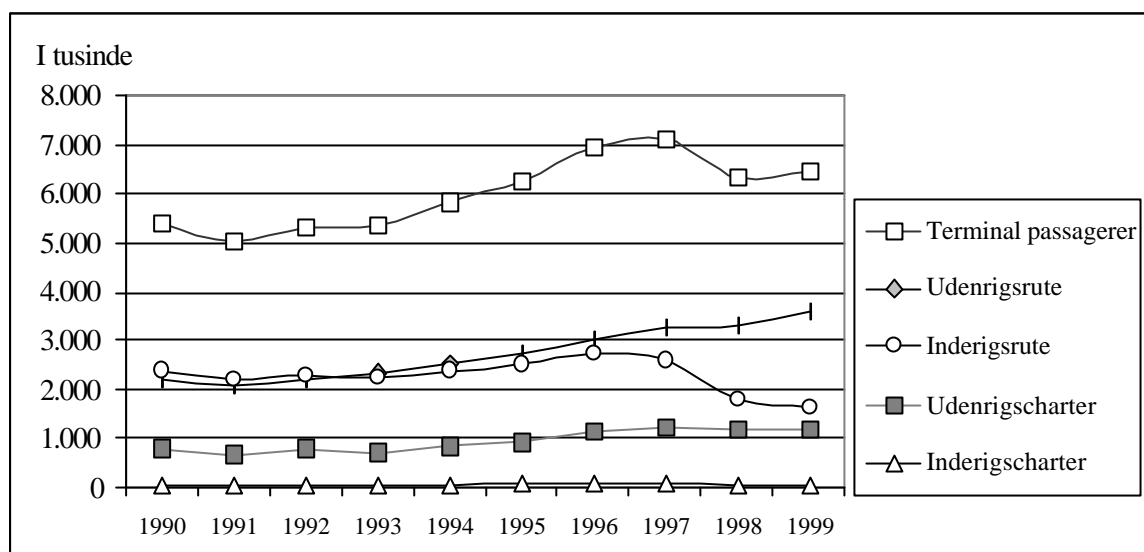


De danske lufthavne betjente 21.1 mio. passagerer i 1999, 3% flere end i 1998. Heraf var 7.8 mio. omstigende passagerer, 0.2 mio. transitpassagerer og de resterende 13 mio. var passagerer der startede eller sluttede deres rejse i en danske lufthaven. Det betyder selvfølgelig ikke at de alle er danskere. Der er et betydeligt antal sydsvenskere der starter deres flytur i Danmark, og ankommer pr. tog eller bil. Figur 1.4 angiver udviklingen i terminalpassagerer fra danske lufthavne de sidste 10 år.

Som der fremgår af figurerne 1.3 og 1.4 er antallet af passagerer vokset hurtigere end antallet af operationer over de sidste 10 år. Det er et udtryk for at der overordnet er opnået en bedre belægningsgrad på flyene, og dermed er der opnået en energibesparelse pr. passager. Men der er stadig stor forskel på de enkelte ruter og afgang.

⁴ Kilden til dette afsnit er primært Danmarks Statistik, Transport 2000:35.

Figur 1.4 Afrejsende passagerer fra danske lufthavne 1990 - 1999



Det samlede antal terminalpassagerer er steget 4% om året fra 1990 til 1997, hvor der sket et betydeligt fald i indenrigspassagererne, der påvirker det samlede antal terminalpassagerer. Passagerantallet på udenrigsruterne er derimod steget stødt med 5,7% om året over sidste ti år, ligesom charterturisterne er blevet flere (4,4% stigning om året i samme periode).

Der laves ikke længere opgørelser over hvor langt danskerne flyver. Frem til 1993 offentliggjorde Københavns Lufthavn en statistik over personkilometer fra København til udlandet. Fra 1984 til 1993 viste denne statistik en stigning på 2,8 % om året⁵.

Udviklingen med et stigende antal passagerer på udenrigs- og charterruterne betyder at danskernes personkilometer i luften stiger. EU kommissionen giver et bud over udviklingen i personkilometerne i luften, der dog alene giver en indikation af den danske udvikling. I figur 1.5 er kommissionens skøn over udviklingen for flyvninger internt i EU, og dækker flyrejser fra et EU land til et andet samt indenrigstrafikken i de enkelte EU lande. Flyrejserne til EU (samt indenlandske rejser) udgør omkring 86% af flyrejserne, og selv om de kilometermæssigt er kortere end de oversøiske rejser giver opgørelsen en god indikation af udviklingen i personkilometer i luften. Med disse mangler og forbehold in mente er personkilometerne i luften steget med over 50% over de sidste 10 år.

Når man ser på danskernes andel af denne udvikling, er der en række forbehold der må tages. 40% af de passagerer der registreres i danske lufthavne er transit- eller transferpassagerer, og altså overvejende udlændinge, der ikke bør tælle i en statistik over danskernes flybrug. Det store økonomiske opsving, bl.a. i Norge, der har medført en betydelig vækst i nordmændenes udenrigsrejser, kan altså være med til at forklare at væksten i Danmark er større end for EU som helhed. To forhold sandsynliggør dette: Københavns Lufthavn er den største enkeltdestination for nordmænd på vej ud i verden, og Stockholm – København er som nævnt den 10. største rute i Europa. Nordmændene og svenskerne bruger altså stor stil København til at skifte til fly. Det betyder at de indgår i de danske opgørelser. For det

⁵ Statistikken medregner kun ture (afstande) til passagerens 1. destination. Dette betyder at et betydeligt antal af de lange oversøiske ture ikke er omfattet af statistikken, da de ofte indeholder en mellemlanding (fly skifte) i en europæisk lufthavn, og derfor ikke tællers med.

andet viser Kommissionens tal at nordboeren som et gennemsnit er den der flyver længst pr. flyrejse. Det vil også trække tallet for Danmark op.

Figur 1.5 Passagerkilometer i 100 mio. for flytrafik internt i EU⁶

	Danmark	Index for Danmark	EU-15 ⁷	Index for EU-15
1990	3,5	100	157,3	100
1995	4,5	129	201,5	128
1996	5,0	143	208,7	133
1997	5,2	149	221,9	141
1998	5,7	163	240,8	153

2.2.1 Energiforbrug

Totalt set udleder flytrafikken 2-3% af den samlede mængde CO₂ i Europa. Og forbruger omkring en fjerdedel af det samlede energi til persontransport. Der findes ikke en egentlig opgørelse over danskernes energiforbrug til flytrafik. De tilgængelige oplysninger viser alene hvor meget flybrændstof der er tanket i danske lufthavne. Energistyrelsen skønner dog, gennem sammenligninger med forbruget i den øvrige EU, at denne opgørelsesmetode giver et rimelig retvisende billede af danskernes energiforbrug. Opgørelsen viser at energiforbruget til udenrigs flyrejser er steget 29% fra 1990 til 1999, mens vejtransportens energiforbrug i samme periode kun er steget med 19%. I 1998 og 1999 var stigningen i udenrigsluftfarten henholdsvis 7% og 6% i forhold til året før. I figur 1.6 er energiforbruget vist

Figur 1.7 Stigningen i energiforbruget for vejtrafikken og luftfarten, indekseret 1990⁸.

Index 1990	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Vejtransport	100	101	100	101	105	107	109	112	114	116
Luftfart	100	92	95	93	102	104	110	112	119	125
- Indenrigs luftfart	100	92	90	90	90	94	101	103	94	83
- Udenrigs luftfart	100	93	96	94	103	105	111	113	122	129

Prognoser skønner at flytrafikken, trods energieffektivisering vil udlede 59% mere CO₂ i 2010 end i 1988. Stigningen i vejtrafikken er i samme periode prognosticeret til 34%⁹. Selv hvis man regner med en forbedring af brændstoffektiviteten med 2% årligt (som er et optimistisk skøn) vil der med den nuværende stigningstakt i flytrafikken på 6% være tale om en firedobling af det totale brændstofforbrug fra 1990 til 2025¹⁰.

⁶ "Transport in figures", EC 1999.

⁷ EU-15 dækker landene: Belgien, Danmark, Grækenland, Tyskland, Spanien, Frankrig, Irland, Luxembourg, Holland, Østrig, Polen, Finland, Sverige, England.

⁸ Energistyrelsen "Energistatistik 1999", 2000.

⁹ "Transport in figures", EC 1999.

¹⁰ Bleijenberg, A.N & Moor, R "Air pollution by air traffic – Overview of problems and possible solutions" T&E-report 93/14.

2.2.2 Drivhuseffekt

Klimaeffekten af energiforbruget i luftfarten er større end energiforbruget umiddelbart antyder. For udslippene ved jordoverfladen er CO₂ den dominerende drivhusgas og giver nære end 95% af bidraget ved jordoverfladen. Men næsten 75% af brændstofforbruget er relateret til "cruise" flyvning, dvs. i højder over 9 km. Her har udledningerne af CO₂, andre forbrændingskomponenter og ikke mindst vanddampe en større klimaeffekt¹¹. Vanddampene resulterer i kondensstriber og dannelse af cirrusskyer der formodes at have en betydelig klimaeffekt, men også en række kemiske processer bidrager i de højere luftlag. Det betyder at klimapåvirkningen pr. brugt energienhed er ca. 3 gange større end for vejtransport.

Figur 1.7 Klimaeffekten af luftfarten

	OECD	USA	EU
Vejtrafik	62%	62%	59%
Lufttrafik	29%	33%	27%
Bane	2%	1%	2%
Søfart	7%	4%	12%

¹¹ Hugo Lyse Nielsen, Miljøstyrelsen "Comparison af Greenhouse Gas Estimates from Aviation and other Forms of Transport in 1997", 1999.

3 Flyvaneundersøgelsen

Transportrådet satte denne undersøgelse i gang fordi man ikke kender ret meget til danskernes flyvaner. Vi ved gennem den officielle statistik at flytrafikken er steget voldsomt gennem de sidste mange år - faktisk med en højere vækstrate end vejtrafikken. Men vi ved ikke meget om, hvem der flyver, hvorfor de flyver eller hvor de flyver hen.

Der er lagt stor vægt på at kortlægge flyvanerne. Derfor er surveyen lagt an på at skaffe meget detaljerede oplysninger om de konkrete flyrejser: Hvad var formålet med flyrejsen, hvilken type billet rejste interviewpersonen på hvorfor valgte de at flyve og havde de overvejet alternativer til at flyve, var der mellemlandinger på turen, hvor længe var de hjemmefra, hvor tit har de fløjet det sidste år eller de sidste fem år, har de tilbagevendende erhvervsrejser, kombinerede de erhvervsrejse med privatrejse, osv. Surveyen er derfor et stærkt supplement til de eksisterende danske og internationale opgørelser af flytrafikken.

Transportkilometerne i luften stiger eksplosivt. Alligevel er flytrafikken meget dårligt belyst i den tilgængelige litteratur. Specielt viden om danskernes udenlandsflyrejser er begrænset. Baggrunden for ønsket om mere viden om danskernes flyvaner er begrundet i den stigende flytrafiks indvirkning på transportsektorens energiforbrug - og dermed drivhuseffekten, den stigende ineffektivitet i flytrafikken som følge af trængselsproblemer og de stigende lokale gener som følger af mere flytrafik.

Disse data og statistik om danskernes flyvaner er kun første skridt på vejen til at forstå dynamikken og udviklingen i flytrafikken. Der er behov for videre forskning og vidensindsamling for at beskrive dynamikken og pege på virkningsfulde og troværdige regulerings tiltag. Dette omfatter bl.a. yderligere viden om drivkræfterne bag væksten, følgevirkningerne af flytrafikken, den nuværende regulering, o.lign.

3.1 Undersøgelsens opbygning

Surveyen omfatter 4.270 telefoninterviews, med et repræsentativt udsnit af den danske befolkning mellem 10 og 84 år. Surveyen er gennemført over efteråret 1999 som et tillæg til den nationale transportvaneundersøgelse (TU).

Alle interviewpersoner er blevet spurgt om både fritids- og erhvervsmæssige flyrejser. Hvis de har foretaget mindst én eller flere erhvervs- og/eller privatrejse(r) inden for det sidste år, er de blevet spurgt til en række konkrete forhold omkring den sidste flyrejse, og om start- og slutdestination på op til fem efterfølgende rejser. Hvis de *ikke* har fløjet inden for det sidste år, er de blot blevet spurgt hvor mange gange de har fløjet indenfor de sidste fem år, og hvor mange af disse ture der var til udlandet. Fra TU har vi en række baggrundsdata på interviewpersonerne, såsom: alder, indkomst, erhverv, familietype og transportvaner i øvrigt.

I bilag 1 findes en mere uddybende beskrivelse af surveyens opbygning, hvilke antagelser og korrektioner der er lavet på materialet, ligesom der foretages en vurdering af, hvilken betydning det har haft på resultaterne der præsenteres her.

Nordmændene foretog i gennemsnit 0,4 tur/returrejse om året med rutefly til udlandet – ligesom en gennemsnitsdansker. Et specielt træk ved nordmændenes flyrejseaktivitet er dog, at andelen af indenrigsflyrejser er meget høj. I 1998 foretog hver nordmand i gennemsnit to enkeltrejser med fly indenlands, mens en gennemsnitsdansker kun foretager 0,4 enkeltrejse indenlands om året. En del af årsagen til nordmændenes høje indenrigs flyrejsefrekvens kan findes i de lange indenrigs afstande i Norge samt en meget høj tæthed af lufthavne (1 pr. 80.000 nordmænd, mod 1 pr. 215.000 danskere).

Der er også en række ligheder mellem nordmændenes og danskernes flyvaner. På erhvervsrejserne er der i begge lande en tydelig mandsdominans, hvor næsten 2/3 af erhvervsrejserne flyves af en lille håndfuld privat ansatte mandlige ledere. Det giver sig udslag i at kun 36% af flyrejserne med rutefly i Norge foretages af kvinder. På privatrejserne er kvinderne i Norge – i lighed med de danske kvinder – dominerende.

En nordmand der flyver til udlandet med et rutefly er i gennemsnit væk i 9 nætter. For en dansker er det samme tal 13 nætter. For de norske indenrigsrejser flyves der for langt hovedparten frem og tilbage på samme dag. Det gælder særligt for erhvervsrejserne, en tendens der også genfindes i nærværende survey.

I den norske undersøgelse har to ud af tre passagerer på rutefly en bonusordning med et eller flere flyselskaber. Det gælder for fire ud af fem erhvervsrejsende og for ca. halvdelen af de fritidsrejsende. I den danske survey er der ikke spurgt til om man har bonusordninger, men der er god grund til at formode at fordelingen vil være tilsvarende for danskerne.

Et kuriosum fra den norske undersøgelse er at København er den største enkeltdestination for nordmændene, hvoraf næsten 2/3 af disse flykunder bruger København som mellemstation for rejser til resten af Europa eller oversøiske rejsemål.

4 Danskernes flyvaner

I 1999 foretog danskerne ca. 12 mio. enkeltrejser med fly. Flystatistikkerne giver oplysninger om hvor de fløj fra og til, men ikke om hvem der foretog rejserne, eller hvad formålet med flyrejsen var. Dette kapitel beskriver en gennemsnitsdanskers flyvaner. Og giver altså et overordnet billede af hvor ofte og til hvilket formål, en gennemsnitsdansker kan forventes at ville flyve – opgjort efter en række sociodemografiske forhold som alder, indkomst og køn. Der bliver også sat fokus på den gruppe af danskere der sjældent flyver.

4.1 Flyrejserne omfang og fordeling

Statistik fra Statens Luftfartsvæsen (SLV) viser at der i 1999 var 6,5 mio. afrejsende passagerer fra danske lufthavne (terminalpassagerer). Dette tal er rensset for transit- og transferpassagerer, der tilsammen udgjorde ca. 4 mio. rejsende. Transferpassagererne er primært passagerer der rejser videre på udenrigsruterne. Nogle af disse vil være danskere der bruger mellemlandsstation på vej til udlandet, men langt størstedelen af dem vil være udlændinge der skifter til et andet fly i København. F.eks. er København den største enkeltdestination for nordmænd hvor 2/3 af de rejsende på ruten flyver videre til en destination i Europa eller resten af verden.

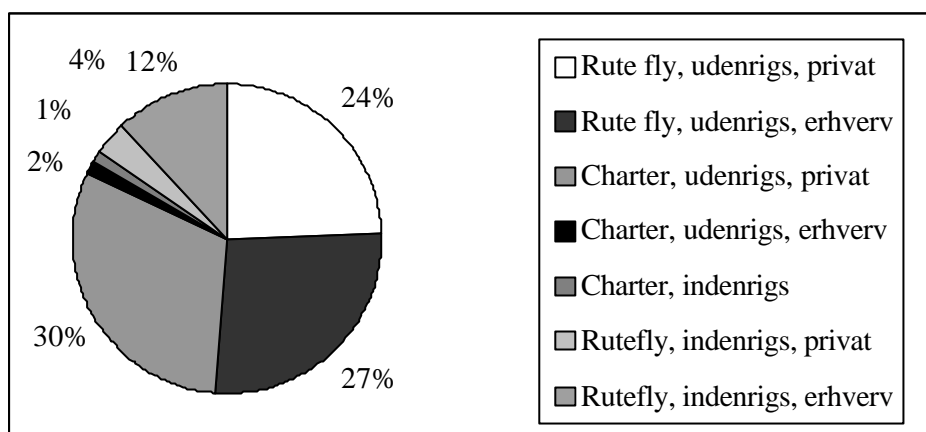
Det er heller ikke alle de 6,5 mio. rejsende der er omfattet af surveyen, da der blandt disse flyrejsende vil være personer under 10 år og over 84 år. Og ikke mindst en række svenske fra Øresundsregionen der benytter Københavns Lufthavn som deres udrejse lufthavn. I hvor stort omfang dette sker er der ingen pålidelig statistik på. Omregner man SLVs tal til enkeltrejser og efterlader en vis margin til svenske rejsende, foretog danskerne altså noget over 12 mio. enkeltrejser i 1999.

Langt hovedparten af flyrejserne er returrejser til/fra samme destination, hvor kun 3% af privatrejserne og 4% af erhvervsrejserne er enkeltrejser. Rundrejser, med flere destinationer pr. tur eller rejser hvor ud- og hjemrejsen ikke er identisk, udgør mindre end 8% af rejserne.

Af de flyrejser danskerne foretager er ca. hver fjerde en erhvervsrejse, mens privatrejserne dominerer markedet med 6 ud af 10 rejser. Omregnet med den procentvise fordeling mellem de forskellige typer af rejsende fra surveyen blev det til ca. 4,8 mio. erhvervsrejser og 7,2 mio. fritidsrejser i 1999 (enkeltrejser).

Indenrigs flytrafikken fylder ikke meget i det samlede flybillede. Mindre end hver femte flyrejse er til en destination i Danmark. Det blev til ca. 3,7 mio. enkeltrejser i 1999. Indenrigsrejserne foretages hovedsageligt i erhvervsøjemed, med kun hver 4. indenrigsrejse som en privatrejse. Af de 85% af flyrejserne der foretages til udlandet, flyves to tredjedele som private rejser, mens erhvervsrejserne kun udgør en tredjedel. Disse tal kan genfindes på figur 3.1 der viser rejserne fordelt på indenrigs/udenrigs, privat/erhverv såvel som på flytype (rutefly/charter).

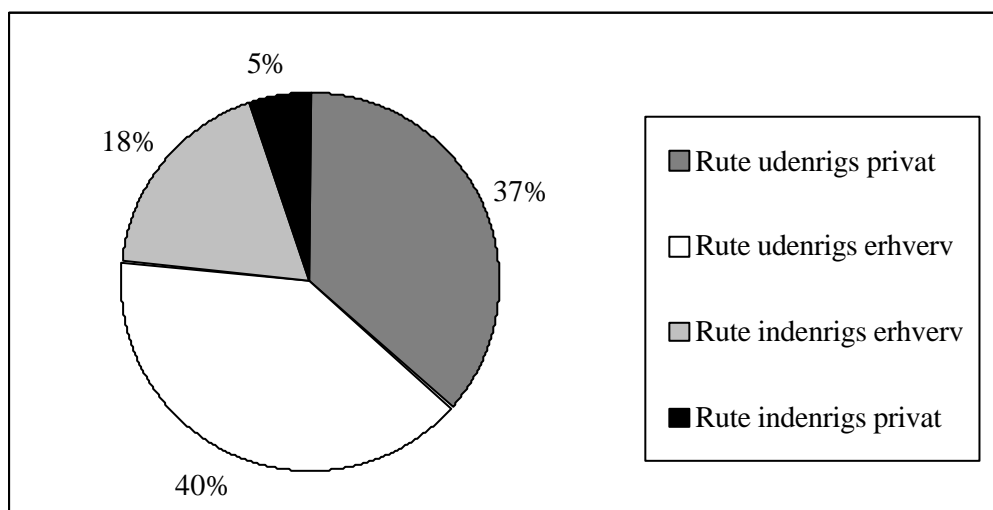
Figur 3.1 Fordelingen af flyrejser på indenrigs- og udenrigsrejser efter flytype.



33% af rejserne flyves på charterbillet og 67% med rutefly. Der er kun et meget lille marked for indenrigs chartertrafik (lige under 1% af rejserne), hvor de resterende rejser på charterbillet er rejser til udlandet. Her er langt hovedparten af flyrejserne købt som en pakkeløsning dvs. med overnatninger. Dog anvendes hver 12. charterbillet som rutebillet – dvs. uden køb af overnatning. Det er klart charterferien (pakkerejsen) der er den mest almindelige rejsemåde for privatrejsen - nemlig ca. 60% af de private rejser.

Af de omkring 8 mio. enkeltrejser der foretages med rutefly, går 77% til udlandet og 23% er indenlandske ruteflyture. Ruteflyet benyttes mest af erhvervsrejsende, mens de privatrejsende optager 42% af sælerne i disse fly. Se figur 3.2.

Figur 3.2 Fordelingen af ruteflyture hlv. indenrigs/udenrigs og privat/erhverv

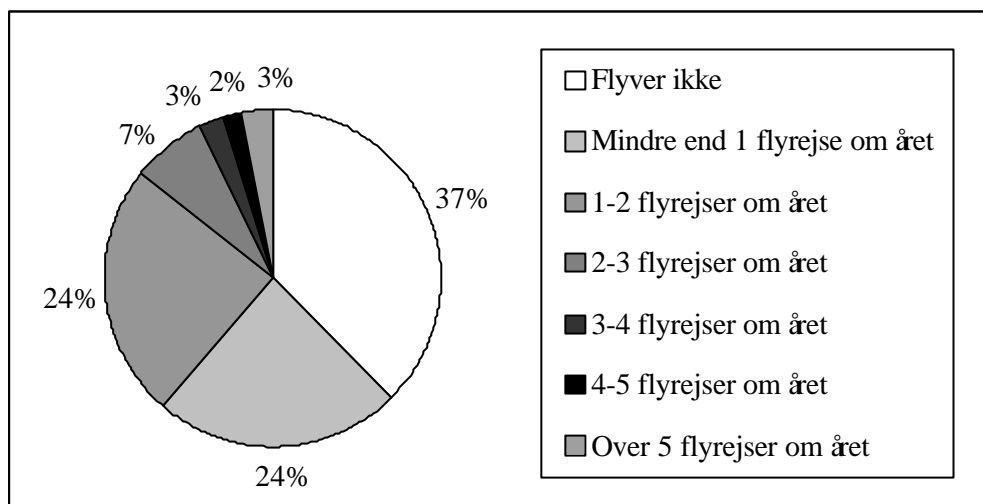


4.2 Flyrejsen er ikke for alle

Selv om danskerne foretager omkring 12 mio. enkeltrejser med fly om året, er der en stor gruppe af danskerne mellem 10 og 84 år, der ikke har fløjet inden for de sidste 5 år. Dette er ikke nødvendigvis et udtryk for at de aldrig tager på flyrejse, men dog en indikation af, at det ikke er så almindeligt for dem.

Surveyen viser, at mere end hver tredje dansker ikke har fløjet indenfor de sidste 5 år. Det er kun omkring 40% af danskerne, der flyver én eller flere gange om året. Dette fremgår af figur 3.3.

Figur 3.3 Danskernes flyvaner¹⁴.
Gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10-84 årige).



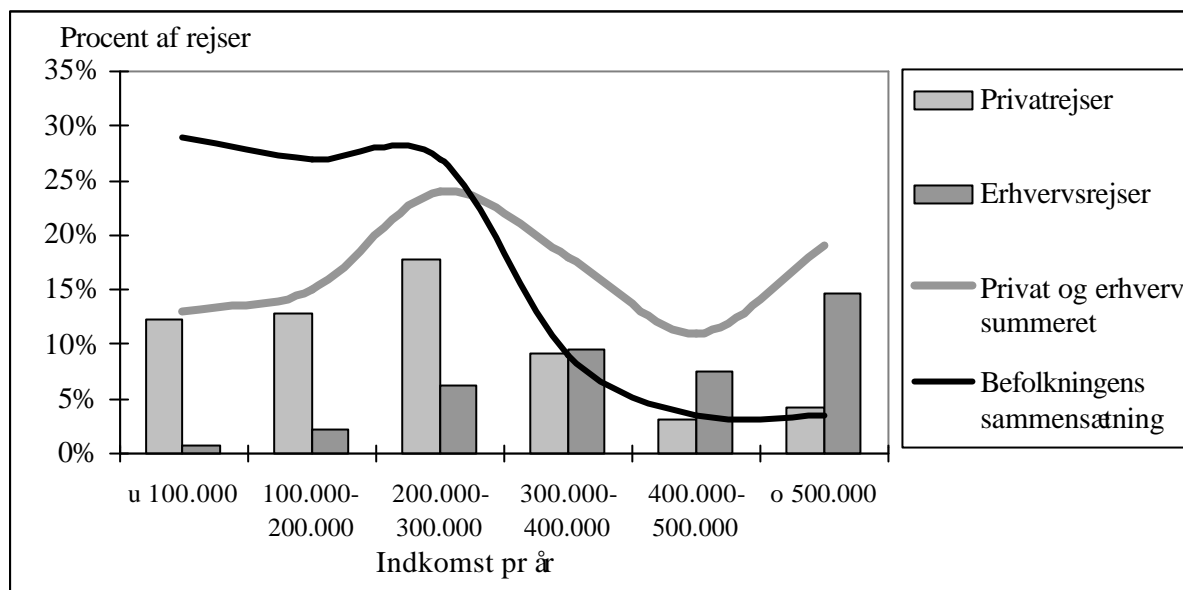
I denne opgørelse indgår både privat- og erhvervsrejser. Som en gennemsnitsbetragtning har hver dansker en flyrejse om året (tur/retur), på trods af den store gruppe der flyver meget sjældent eller aldrig. Det skyldes at der er en lille gruppe af danskere der flyver meget ofte, som trækker gennemsnittet op. Men som det fremgår af det efterfølgende er der meget stor forskel på den sandsynlige rejsefrekvens, alt efter hvilket befolkningssegment man tilhører.

3.2.1 Fordeling på indkomstgrupper

Der er en tydelig sammenhæng mellem personlig indkomst og hvor ofte man flyver. Den sjattedel af befolkningen der tjener mest står for ca. halvdelen af flyrejserne. Mens den halvdel af befolkningen der tjener mindst står for under en tredjedel af flyrejserne. Og forskellen i brug af fly i erhvervsmæssig sammenhæng viser sig også tydeligt. Det er gruppen der har en personlig indkomst over 300.000 kr. om året der står for langt den overvejende del af erhvervsrejserne, selv om de ikke udgør en særlig stor del af befolkningen.

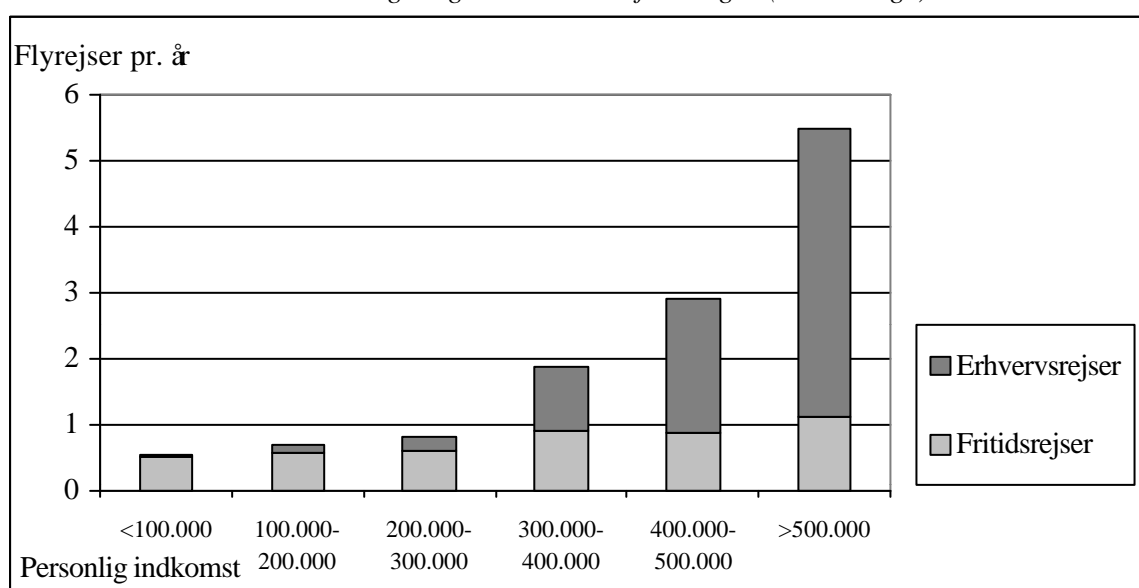
¹⁴ Grunden til at opgørelsen angiver flyrejserne i intervallerne mindre end 1, 1-2 osv. er, at flyrejserne er beregnet ved at samle svar fra to grupper af respondenter. Rejsefrekvensen er nemlig konstrueret ved at samle oplysninger fra dem der har foretaget én eller flere flyrejser inden for det sidste år, og dem der kun har oplyst hvor mange gange de har fløjet de sidste fem år (og ikke har fløjet inden for det sidste år). På den baggrund er der lavet gennemsnitsbetragtninger over de sidste fem år. Ved denne øvelse forudsættes altså, at gruppen der har foretaget én eller flere flyrejser det sidste år, har haft et identisk rejsemønster de sidste fem år.

Figur 3.4 Fordelingen af flyrejser på indkomstkategorier. Sammenholdt med sammensætningen i surveyen (10-84 årige).



Beregner man flyrejseaktiviteten pr. person pr. år (som angivet i figur 3.5) viser indkomstens betydning sig meget tydeligt. Opgjort på denne måde, ses en klar tendens til at sandsynligheden for at have foretaget private flyrejser stiger med indkomsten, og en markant forskel i det forventede antal erhvervsrejser med fly. De varierer fra mindre end 0,03 om året for de laveste indkomstgrupper, til i gennemsnit 4,38 erhvervsrejser om året for de højeste indkomstgrupper. Der synes at være et mætningspunkt for hvor ofte gennemsnitsdanskeren flyver i fritiden, der er uafhængigt af den personlige indtægt. Hvor erhvervsrejsernes antal stiger voldsomt med stigende indtægt, ligger fritidsrejserne rimeligt konstant indkomstgrupper på omkring én flyrejse om året.

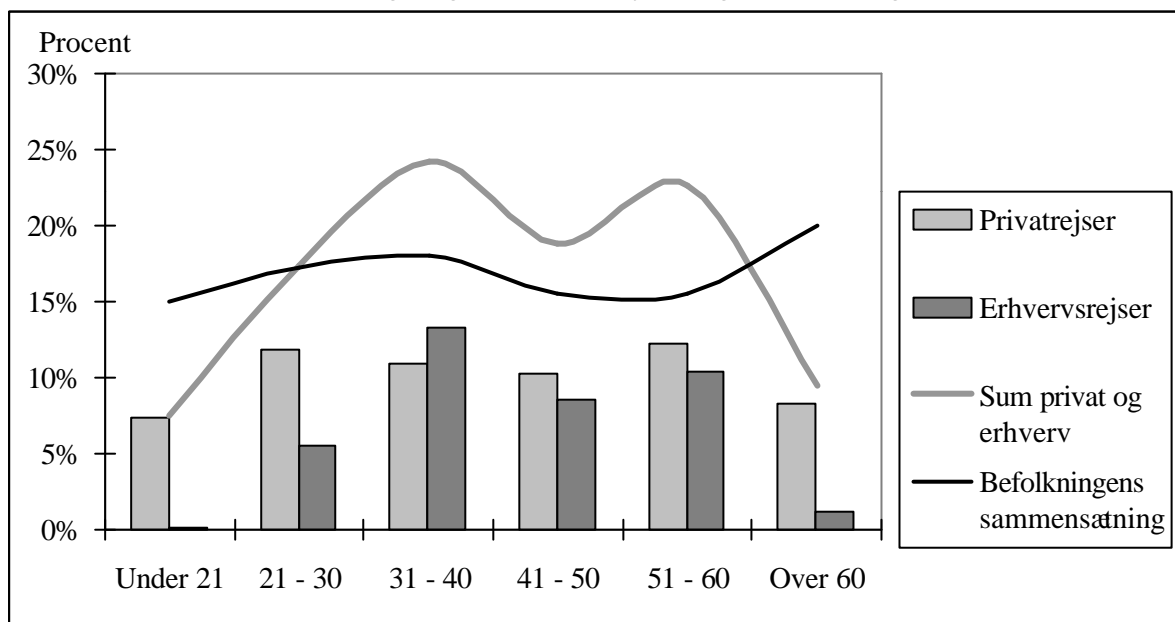
Figur 3.5 Flyrejser fordelt på personlig indtægt. Gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10-84 årige)



En stor del af forklaringen på at gruppen der tjener mindre end 100.000 kr. om året har næsten lige så mange flyrejser som den næste indtægtsgruppe er, at 50% af denne indkomstgruppe er under 18 år, og dermed sandsynligvis er børn der rejser med deres forældre. De har personligt en lav indkomst (om nogen) men er del af en familie med en højere samlet indtægt. Til sammenligning er der i gruppen med en personlig indkomst mellem 100 - 200.000 mindre end 2% under 18 år.

aldersmæssigt er der stor forskel på den sandsynlige flyrejseaktivitet. De store grupper af befolkningen under 21 år og over 60 - som tilsammen udgør over en tredjedel af den samlede befolkningen (mellem 10 og 84 år) - står kun for 18% af flyturene. Mens de 31-40 årige der udgør under 20% af befolkningen, flyver næsten 25% af rejserne.

Figur 3.6 Flyrejser fordelt på aldersgrupper.
Gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10-84 årige).

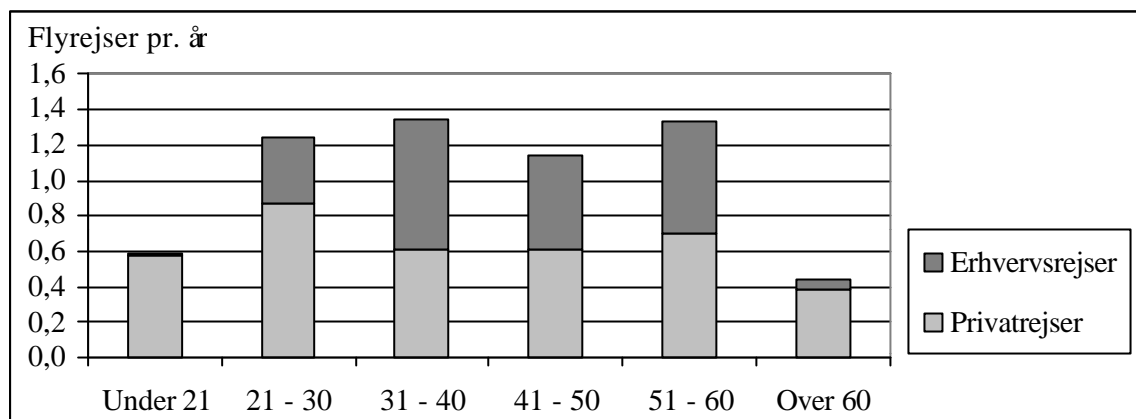


Fordeles flyrejserne over aldersgrupperne, som på figur 3.7, ligger det gennemsnitlige antal flyrejser meget ens, omkring 1,25 om året, for de 21-60 årige. De unge mellem 21 og 30 år, foretager også som en gennemsnitsbetragtning 1,25 flyrejse om året, men rejserne er sammensat af en meget større andel fritidsrejser end for aldersgruppen mellem 30 og 60 år.

Gennemsnitsberegningerne viser at de 41-50 årige har færre erhvervsrejser (og dermed færre rejser i alt) end deres nærmeste aldersfæller. Dette fald i erhvervsrejserne kan synes underligt, fordi der ikke umiddelbart kan findes en logisk forklaring på det. En nærmere granskning af denne aldersgruppe viser imidlertid, lige meget hvordan man skærer gruppen, at de har færre erhvervsrejser end deres nærmeste aldersfæller¹⁵. Dette er nærmere beskrevet i afsnittet om de erhvervsrejsende.

¹⁵ Lige meget hvordan man ser på de 41-50 årige (efter beskæftigelse, alene ser på den der har erhvervsrejser eller laver gennemsnitsbetragtninger) har de i surveyen angivet færre erhvervsrejser end deres nærmeste aldersfæller.

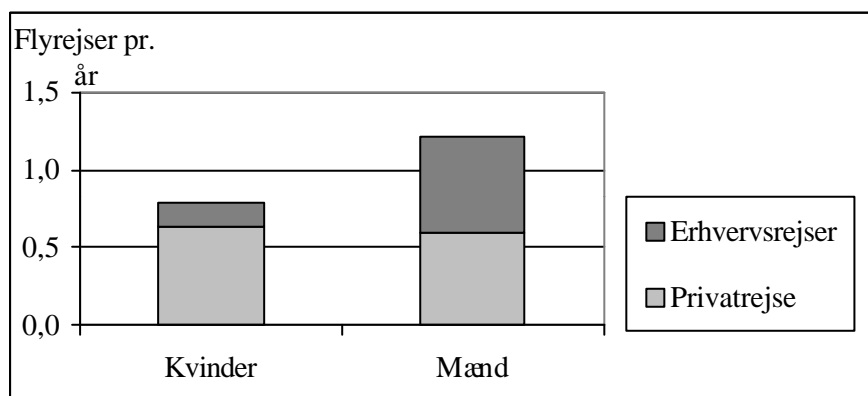
Figur 3.7 Flyrejser fordelt på aldersgrupper.
Gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10-84 årige).



3.2.3 Fordeling på køn

Der er stor forskel på hvor ofte en gennemsnitsmand eller -kvinde mellem 10 og 84 år flyver. Kvinderne har i gennemsnit 0,8 flyrejse om året fordelt på 0,6 privatrejse og 0,2 erhvervsrejse. En gennemsnitsmand har også 0,6 privatrejse om året, men oven i det 0,6 erhvervsrejse som årsgennemsnit. En meget stor del af forklaringen på denne forskel mellem kønnene kan findes i det forhold, at kvinderne udgør en meget lille del af gruppen med ¹⁶ der jo har de mange erhvervsrejser, jf. figur 3.5.

Figur 3.8 Flyrejser fordelt på køn.
Gennemsnitsbetragtninger over hele befolkningen (10-84 årige).



En gennemsnitsdansker har én privat flyrejse hver tredje år, men der er stor forskel på hvor ofte den enkelte vil foretage en privat flyrejse afhængig af indkomst og alder. Erhvervsrejserne foretages af en mindre del af befolkningen, og en dansker vil derfor foretage alt fra ingen til i gennemsnit 4 erhvervsrejser om året, alt efter hvilke segment man tilhører.

¹⁶ Kvinder udgør under en fjerdedel af indkomstgrupperne over 300.000 kr. om året. For den højeste indkomstgruppe (over 500.000 kr.) udgør kvinderne kun ca. 15%.

stemmer meget godt overens med at denne aldersgruppe, som det fremgår af figur 3.7, som gennemsnit har markant færre flyrejser end de øvrige aldersgrupper, og også indkomstmæssigt ligger i den lave ende.

*Figur 3.10 Aldersgrupper der sjældent flyver
Sammenholdt med svar i surveyen.*

Alder	Sjældent flyver	Hele surveyen	% der sjældent flyver
Under 21	244	602	41%
21 – 30	148	620	24%
31 – 40	251	785	32%
41 – 50	227	695	33%
51 – 60	236	687	34%
Over 60	492	881	56%
I alt/gennemsnit	1598	4270	37%

Sammenfattende er det indkomst og alder der er bestemmende for om man flyver eller ej. To forhold der jo også har en vis sammenhæng.

5 Flyrejsendes flyvaner

Ser man alene på flykunderne, altså dem der har fløjet indenfor de sidste 5 år, viser det sig at privatrejserne fordeler sig meget jævnt over de privatrejsende, mens en meget stor del af erhvervsrejserne foretages af en lille gruppe af de erhvervsrejsende.

Som det tidligere er anført, er det 63% af befolkningen mellem 10 og 84 år der fløj de ca. 12 mio. enkeltrejser danskerne foretog i 1999. Blandt de flyrejsende har 95% fløjet på ferie eller i fritiden inden for de sidste 5 år. Mange af dem har også foretaget én eller flere erhvervsrejser indenfor de foregående 5 år, mens det kun er 5% af flykunderne der alene har fløjet erhvervsmæssigt, men ikke privat. Tallene er anført i figur 4.1

Figur 4.1 *Andel af befolkningen der har foretaget erhvervs- og/eller privatrejser og deres andel af flyturene.*

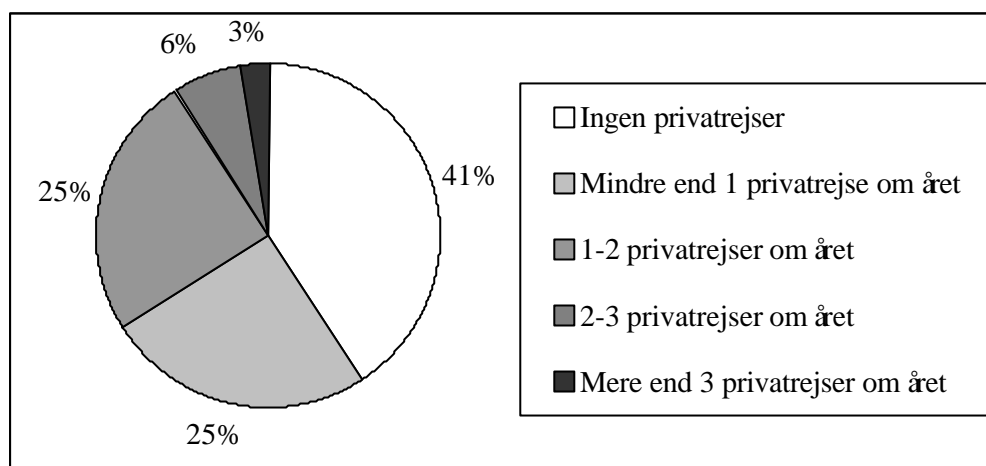
	Flyrejser	Flyrejsende
Har foretaget erhvervsrejse, men ingen privatrejser	5%	6%
Har foretaget privatrejse, men ingen erhvervsrejser	77%	45%
Har foretaget både erhvervs- og privat rejse	18%	49%
Har foretaget flyrejse de sidste 5 år	100%	100%

Undersøgelsen viser også at 18% af de flyrejsende der foretog både erhvervs- og privatrejser har fløjet næsten halvdelen af alle flyrejserne. Det er altså en lille gruppe mennesker der flyver en meget stor del af turene, og de tidligere beskrivelser viser at det er på erhvervsrejserne den store forskel findes. Det vil derfor give et misvisende billede af de flyrejsende og deres flyvaner at lave gennemsnitsbetragtninger over de flyrejsende, hvor erhvervs- og privatkunder behandles under ét. Derfor bliver de to typer af flyrejsende behandlet som selvstændige grupper, selv om der altså er et vist personsammenfald.

5.1 Flyrejsende med privatrejser

60% af alle flyrejser er flyrejser foretaget i fritiden -på ferie, til besøg eller til kulturelle oplevelser. Det blev til 7,2 mio. private enkeltrejser i 1999 der blev foretaget af 59% af befolkningen (mellem 10-84 år). Som gennemsnit over hele befolkningen er det én privat flyrejse hver 3. år, og det er altså kun knap en tredjedel af befolkningen for hvem en flytur er en fast årligt tilbagevendende begivenhed (figur 4.2).

Figur 4.2 Befolkningens (10-84 årige) årlige privatrejser.



Men der er stor forskel på hvor mange gange den enkelte flyver. Mere end 80% af de flyrejsende har fløjet én gang om året eller mindre. Men gennemsnittet trækkes op af de 2% der har foretaget over tre private flyrejser om året (figur 4.3).

Figur 4.3 Rejsefrekvens for flyrejsende der har privatrejse(r).

	% af privat rejsende	% af privat rejser
Mindre end en rejse om året	43%	15%
En rejse om året	40%	40%
Op til 3 rejser om året	15%	33%
Mere end 3 rejser om året	2%	13%

5.1.1 Fritidsrejsen er (stort set) for alle befolkningssegmenter

Sociodemografisk ligner de privatrejsende i store træk et gennemsnit af befolkningen. Men aldersgruppen over 60 år er dårligt repræsenteret blandt de flyrejsende, ligesom respondenter med lave familieindkomster (under 200.000 kr. om året) heller ikke er så stærkt repræsenteret. Omvendt står det til i gruppen med familieindkomster over 500.000 kr. De udgør 40% af de flyrejsende og kun 30% set over hele befolkningen.

På de øvrige socioøkonomiske faktorer såsom familietype, køn og erhvervsgruppe ligner de private flyrejsende gennemsnitsbefolkningen.

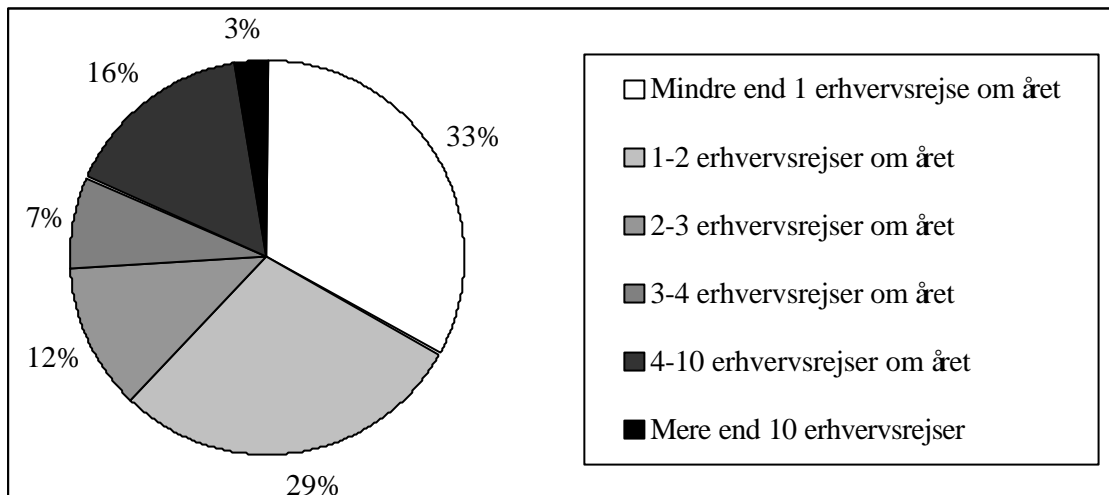
5.2 Flyrejsende med erhvervsrejser

Erhvervsrejserne udgør 40% af alle flyrejser der foretages af danskere. Det svarer til ca. 4,8 mio. enkeltrejser på et år. Erhvervsrejserne foretages af 14% af befolkningen.

De erhvervsrejsende har i gennemsnit 2,7 erhvervsrejser om året. Men variationen er stor indenfor gruppen. Selv om 62% af de erhvervsrejsende har mindre end to erhvervsrejser om året, og 74% har færre end tre (altså lige omkring gennemsnittet), trækkes det samlede

gennemsnit op af de 3% der flyver op til 50 gange om året i forbindelse med deres arbejde. Det gennemsnitlige antal erhvervsrejser for dem der har erhvervsrejser er opgjort på figur 4.4.

Figur 4.4 Erhvervsrejsendes erhvervsrejsefrekvens.



Ser man på erhvervsrejserne i stedet for på de erhvervsrejsende viser den store variation i rejsehyppigheden sig endnu tydeligere. Halvdelen af de erhvervsrejsende tilsammen flyver kun omkring 10% af rejserne, mens de 10% der rejser mest står for 45% af erhvervsrejserne. Kun 5% af de erhvervsrejsende står for 30% erhvervsrejserne. Der er altså to grupper af erhvervsrejsende. Dem for hvem erhvervsrejser er en del af arbejdslivet men ikke en månedlig eller endog kvartalsvis foreteelse, og dem for hvem det at flyve i forbindelse med arbejde er ofte forekommende og en integreret del af arbejdslivet.

En tredjedel af de erhvervsrejsende har mindre end én erhvervsrejse om året. Det er relativt få erhvervsrejsende der i forbindelse med deres arbejde flyver en gang om måneden eller oftere. Men deres rejser fylder meget i det samlede antal rejser. Disse 3% af de erhvervsrejsende står for næsten hver fjerde af alle erhvervsrejserne. (Figur 4.5)

Figur 4.5 Rejsefrekvens for flyrejsende der har erhvervsrejse(r).

	% af erhvervsrejsende	% af erhvervsrejser
Mindre end en rejse om året	33%	5%
Mindre end en rejse i kvartalet	50%	34%
En gang i kvartalet eller mere	14%	38%
En gang om måneden eller mere	3%	23%

5.3 Erhvervskunden er en mandlig privat ansat funktionær

De 14% af befolkningen der flyver i erhvervsøjemed er en meget homogen gruppe, der adskiller sig markant fra gennemsnitsbefolkningen. (Se figur 4.6, 4.7 og 4.8).

Ikke overraskende er aldersgrupperne under 21 og over 60 år, ligesom de laveste indkomstkategorier, stærkt underrepræsenteret blandt de erhvervsrejsende. Og blandt de erhvervsrejsende er det funktionærerne der er de flittigste flybrugere. 75% af de erhvervsrejsende er funktionærer, selv om de udgør blot 34% af befolkningen. Dette slår også igennem på den personlige indkomst. 52% af befolkningen har en årsindkomst under 200.000 kr., men de udgør kun 11% af de erhvervsrejsende.

Figur 4.6 Aldersgrupper der har erhvervsrejser, sammenholdt med aldersfordelingen i surveyen

Alderskategori	Surveyen	Erhvervsrejsende
Under 21 år	15%	1%
21 – 30 år	17%	15%
31 – 40 år	18%	34%
41 – 50 år	16%	25%
51 – 60 år	16%	20%
Over 60 år	20%	4%
I alt	100%	99%

Figur 4.7 Personlig indkomst grupper der har erhvervsrejser, sammenholdt med indkomstfordelingen i surveyen.

Personlig indkomst	Surveyen	Erhvervsrejsende
< 100.000	27%	4%
100. – 199.999	25%	7%
200 – 299.999	30%	31%
300 – 399.999	11%	27%
400 – 500.000	4%	14%
>500.000	3%	17%
I alt	100%	100%

Figur 4.8 Beskæftigelsesgrupper der har erhvervsrejser, sammenholdt med beskæftigelsesfordelingen surveyen.

	Surveyen	Erhvervsrejsende
Studerende / Lærlinge	19%	4%
Efterløn/pension	20%	2%
Ude af erhverv i øvrigt	3%	1%
Selvstændig i øvrigt	4%	8%
Landmand	1%	1%
Arbejdsløs	3%	1%
Lønmodtager	6%	5%
Ufaglært arbejder	10%	3%
Funktionær, højere	8%	31%
Funktionær, mellem	10%	23%
Funktionær, lavere	16%	21%
Total	100%	100%

Det er fra det private erhvervsliv man finder de fleste erhvervskunder. 69% af erhvervskunderne er privat ansat, og kun 31% offentligt ansatte. Og det er mændene der dominerer markedet. To tredjedele af de erhvervsrejsende er mænd.

Det tegner et meget klart billede af den typiske erhvervskunde som en mand, mellem 41 og 60 år, der er privat ansat funktionær.

5.4 De flyrejsendes rejsefrekvens

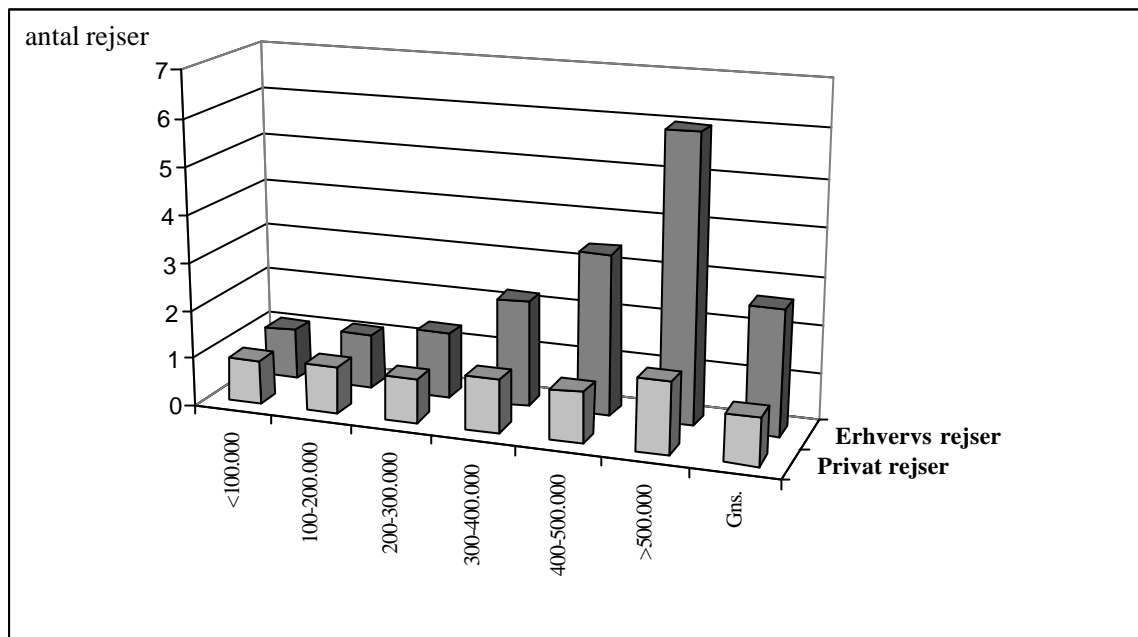
Selv om de private flyrejser altså er rimeligt almindelige i brede dele af befolkningen, er der stor forskel på hvor ofte den enkelte tager flyet og på hvor ofte forskellige befolknings-segmenter flyver privat. Dette bliver endnu mere udtalt når man alene ser på antallet af erhvervsrejser for den enkelte erhvervsrejsende.

5.4.1 Fordeling på indkomst og erhverv

Der er ikke en klar sammenhæng mellem indkomst og antallet af privatrejser. Opdelt på indkomstgrupper har de private flykunder i gennemsnit én privat flyrejse om året, uanset indkomst. Dog har flyrejsende med en personlig indkomst over 500.000 kr. om året i gennemsnit foretaget 1,48 privatrejse om året. Se figur 4.9.

For privatrejserne kan det argumenteres, at det ville være mere relevant at se på familie-indkomsten, da man kunne formode at det er familiens samlede indkomst der har betydning for hvor ofte der flyves i fritiden. Imidlertid ændrer sådan en opdeling ikke på det samlede billede.

Figur 4.9 Flyrejser for flyrejsende opdelt på personlig indkomst. Gennemsnitsbetragtninger for flyrejsende.



En helt anderledes klar sammenhæng mellem indkomst og flyrejser ses for erhvervsrejserne. Her stiger antallet af erhvervsrejser tydeligt med stigende indkomst. Gennemsnitsværdierne dækker over meget stor variation indenfor de enkelte indkomstkategorier. For indkomstgruppen over 500.000 kr. om året er det gennemsnitlige antal erhvervsrejser 6 pr. år. Men det er kun halvdelen af disse folk der foretager over 2,4 erhvervsrejse om året i gennemsnit. Gennemsnittet trækkes altså op af en mindre delgruppe der flyver meget hyppigt.

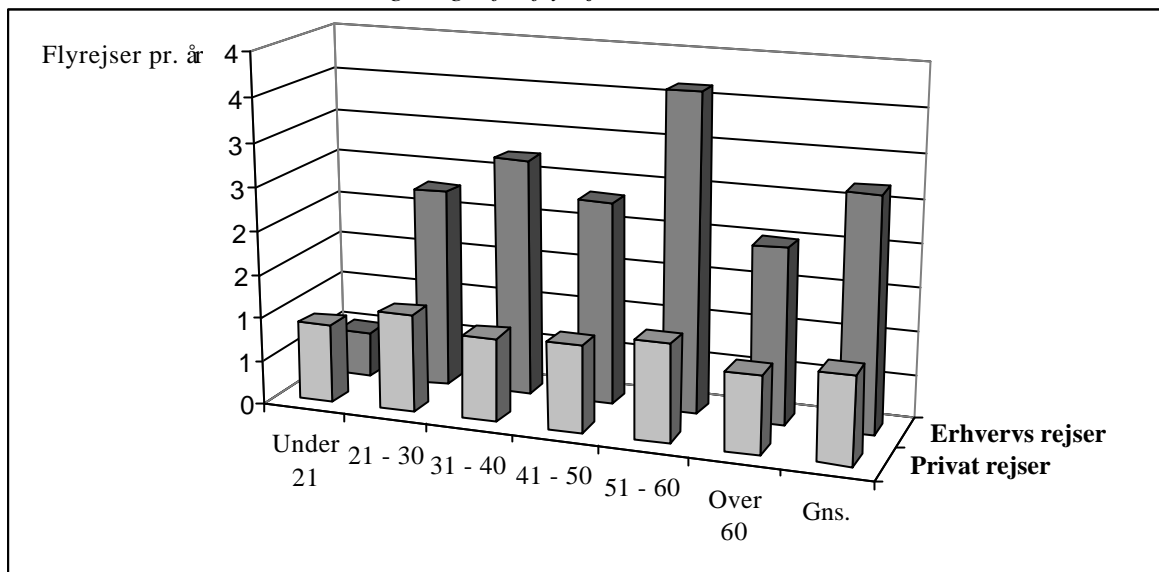
Opgjort på beskæftigelseskategori fordeler antallet af privatrejser sig jævnt på omkring 1 rejse om året over de forskellige kategorier. Der er enkelte erhvervs kategorier der adskiller sig, f.eks. har husmødrene som gruppe 1,52 fritidsrejse om året mod landmænd der kun har ca. en halv fritidsrejse om året. Hvor de øvrige erhvervsgrupper har en median¹⁷ på 1 eller derover, ligger medianen for personer uden arbejde (arbejdsløse og ude af erhverv i ørigt), elever/lærlinge og landmænd lavere, nemlig mellem 0,4 og 0,7.

5.4.2 Fordeling på alder

Ser man på de enkelte aldersgruppers rejsefrekvens, som det fremgår af figur 4.10, gentager billedet sig. Privatrejserne fordeler sig jævnt omkring 1 rejse om året, mens der er en tydelig sammenhæng mellem alder og erhvervsrejsefrekvens for de erhvervsrejsende.

¹⁷ Medianen er den værdi hvor der er lige mange observationer på begge sider.

Figur 4.10 Flyrejser for flyrejsende opdelt på aldersgrupper
Gennemsnitsbetragtninger for flyrejsende.



Privatrejserne viser en lille tendens til at stige med alderen med de unge mellem 21 og 30 som en undtagelse. De unge foretager 1,12 privat rejse om året, mod aldersgruppen mellem 31 og 40, der i snit har 0,96 privat rejse om året.

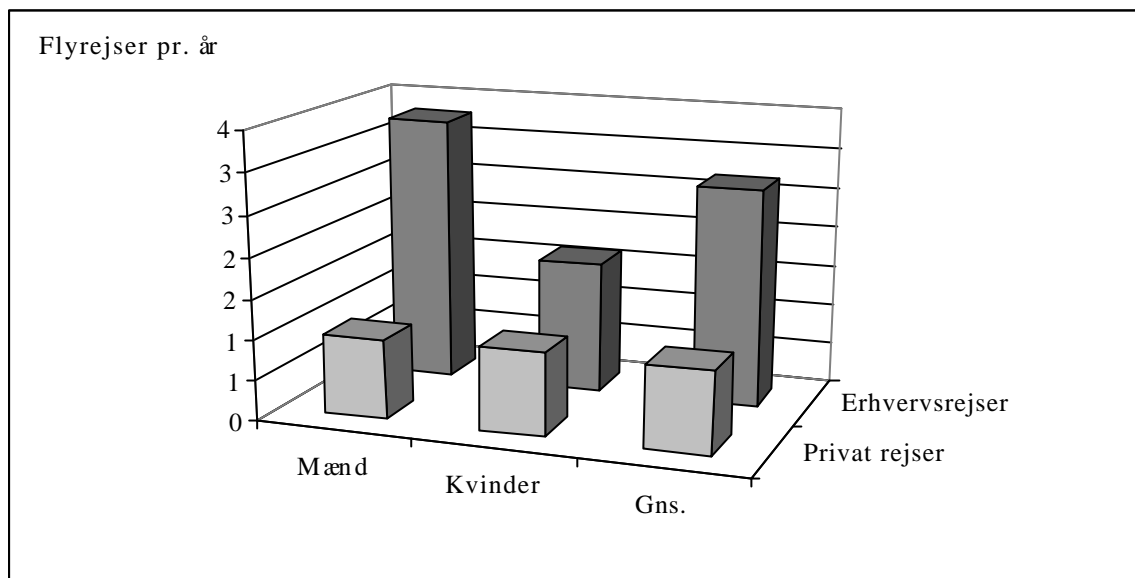
For de erhvervsrejsende stiger antallet af erhvervsrejser med alderen op til 60 år, hvorefter det falder til under gennemsnittet. En undtagelse er de erhvervsrejsende mellem 41 og 50. De har en erhvervsrejsefrekvens der ligger under gennemsnittet for de erhvervsrejsende, og under de 31-40 åriges. Der er ikke i datamaterialet nogen åbenbare forklaringer på at det tilsyneladende forholder sig således. Der er procentvis lige mange funktionærer og selvstændige i de forskellige aldersgrupper, noget der ellers ville kunne forklare forskellen. Disse erhvervsgrupper er nemlig dem der har markant flest erhvervsrejser, også blandt de erhvervsrejsende. Afvigelsen optræder fordi funktionærerne i aldersgruppen 41-50 har angivet færre erhvervsrejser end funktionærerne i de øvrige aldersgrupper.

5.4.3 Fordeling på køn

Andelene af mandlige og kvindelige flykunder er stort set lige store, men der er stor forskel på hvor ofte mænd og kvinder foretager flyrejser på et år. Det kommer til udtryk ved at 49% af de personer der har fløjet inden for de sidste 5 år er kvinder, men de står kun for 40% af alle flyrejserne.

Opgjort på flyrejsefrekvensen for privat- og erhvervsrejser viser det sig at det er på erhvervsrejserne forskellen mellem kønnenes flyrejser findes. Blandt de flyrejsende har både mænd og kvinder i snit omkring én privatrejse om året. For erhvervsrejserne, der flyves af et meget mindre udsnit af befolkningen, har mændene mere end dobbelt så mange erhvervsrejser som kvinderne.

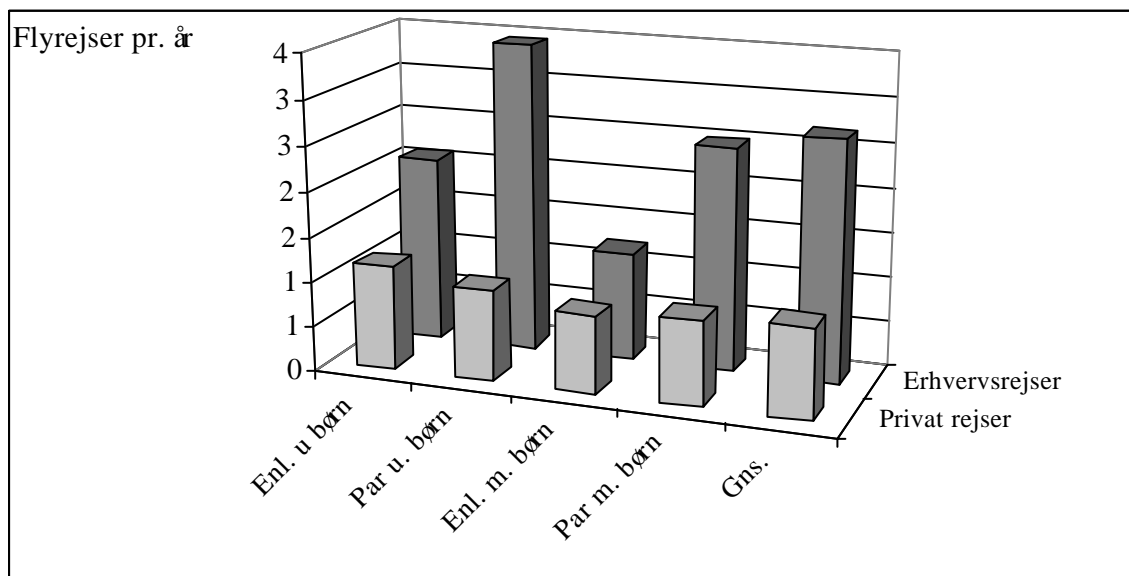
Figur 4.11 Privat- og erhvervsrejser opdelt på køn.
Gennemsnitsbetragtninger for flyrejsende.



Den skæve kønsfordeling i erhvervsrejserne kan delvist forklares ved de erhvervsrejsendes familieforhold. Erhvervsrejsende der angiver at de er enlige med børn, har markant færre erhvervsrejser. I denne gruppe udgør kvinderne 2/3, og alene det forhold kan forklare kønsfordelingen blandt de erhvervsrejsende.

Personer der angiver at de lever i parforhold uden børn¹⁸ har markant flest erhvervsrejser. Det hænger naturligt sammen med at der i denne gruppe er en overvægt af personer i aldersgruppen over 50 år og en overvægt af højere funktionærer – netop de grupper der flyver meget ofte.

Figur 4.12 Privat- og erhvervsrejser opdelt på familiekategori.
Gennemsnitsbetragtninger for flyrejsende.



¹⁸ I surveyen bliver der spurgt om antallet af personer i husstanden, herunder antallet af børn.

Samlet set har de privatrejsende altså omkring én rejse om året i gennemsnit, ligegyldigt hvordan man opgør gruppen. Anderledes ser det ud for de erhvervsrejsende hvor det er en lille del af de erhvervsrejsende der flyver de mange ture. Betragter man erhvervskunderne der sidder i flyet, får man et meget tydeligt billede af den typiske erhvervsrejsende. Betragtet således vil 80% af de erhvervsrejsende man møder i lufthavnen være mænd, 83% vil være funktionærer og 73% vil være privat ansatte.

6 Destinationer

I surveyen er der spurgt til hvor man fløj hen og grunden til at foretage flyture. Helt dominerende for privatrejserne er selvfølgelig ferierejserne til sydens sol og varme. Og for erhvervsrejserne er mødeaktivitet og forretning den hyppigste årsag til at flyve ud.

6.1 Ferierejsen er en uge i solen

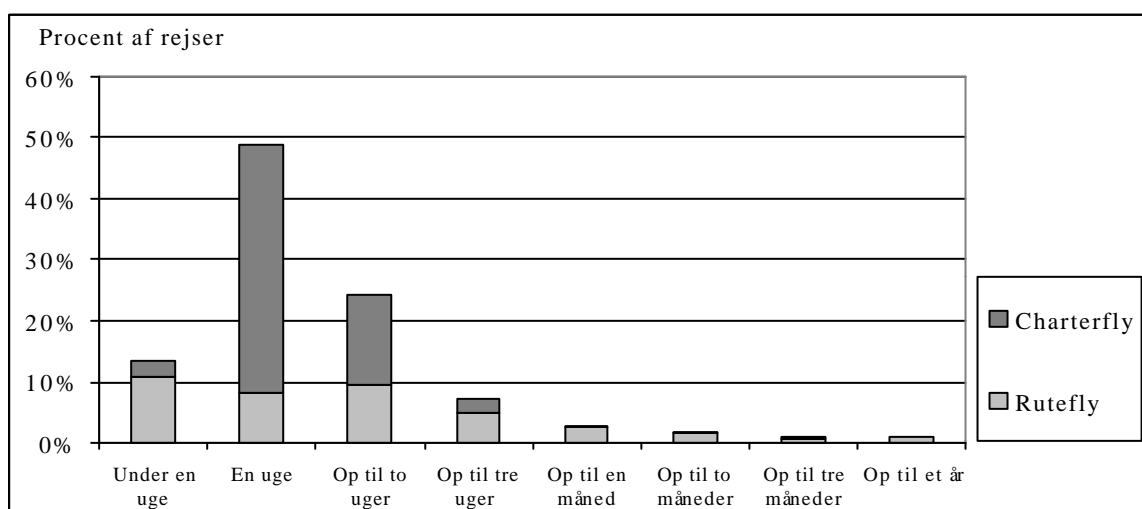
Flyet bruges af privatkunderne i helt overvejende grad til ferieformål. 86% af alle private flyrejser foretages for at komme på ferie, men der er stor forskel på hvad indenrigsflyene og udenrigsflyene bruges til. Mens ni ud af ti udenrigs flyture er for at tage på ferie, gælder det kun for hver tredje indenrigs flytur.

Figur 5.1 Formål med privatreisen.

Formålet med privatreisen	Indland	Udland	Alle rejses
Ferie	37%	89%	86%
Besøg	37%	8%	9%
Indkøb	0%	0%	0%
Kultur	7%	1%	2%
Andet	20%	2%	3%
I alt	100%	100%	100%

Næste halvdel af de private rejser er af én uges varighed¹⁹. Af de korte privatrejser (under en uge) er langt hovedparten (75%) rejser til udlandet, og London er lige så stor en enkeltdestination som samtlige de indenlandske rejser. Den næststørste enkeltdestination er Paris, med 10% af de korte private rejser. Dette er sammen med billettypen for forskellige rejser angivet i figur 5.2.

Figur 5.2 Billettype, fordelt på privatrejsens længde.



¹⁹ En uges rejse dækker over ferierejser på 7 eller 8 dage.

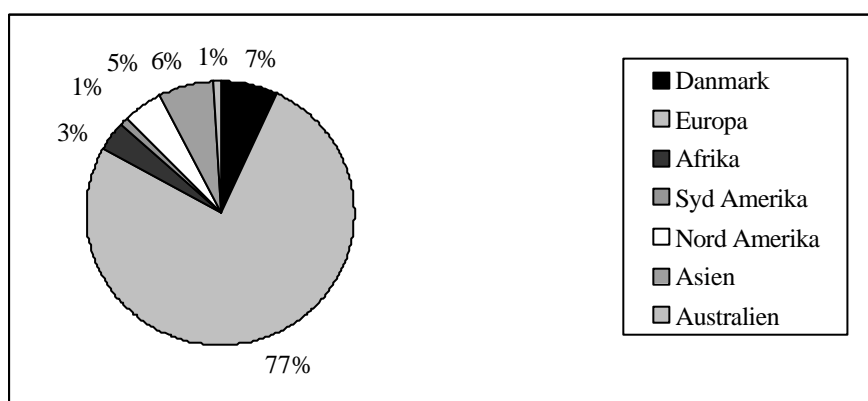
Det er charterferien (pakkerejsen) der er den mest almindelige rejsemåde - nemlig næsten 60% af de private rejser. Dog bruger ca. hver 12. der flyver på charterbillet alene flyveture og bruger derfor i praksis charterflyet som et ordinært rutefly. Ruteflyet anvendes kun på hver femte af rejserne på én uge, men har en større andel af rejserne under eller over én uge. Det stemmer meget godt overens med at ruteflyene bliver brugt til de "skæve" ferieture, hvor den typiske charter-pakke-rejse er af én, eller to ugers varighed. Surveyen siger ikke noget om, hvorvidt ruteflyene bliver brugt som en del af en pakkeløsning.

Selv om familier med en samlet indkomst over 500.000 kr. om året oftere tager på lidt flere korte private rejser (under én uge), er rejsemønsteret og varigheden af ferien tilsyneladende msten.

6.2 Det er solen der trækker

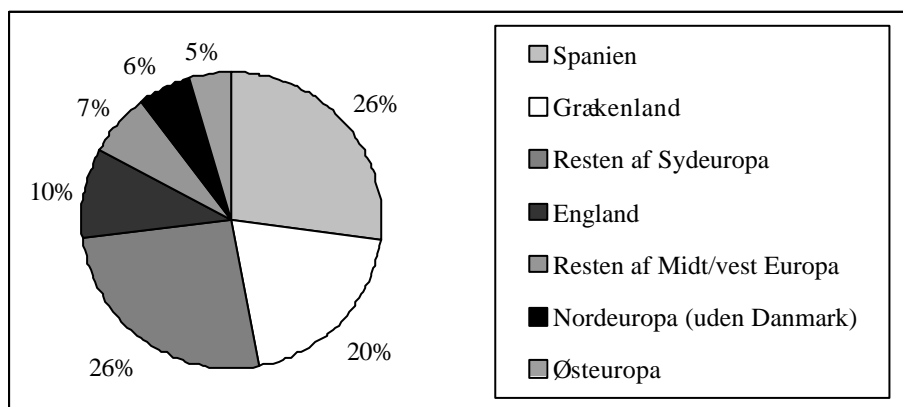
Rejsemønsteret for de private flyrejser er meget klart: Tre ud af fire private rejser går til Europa, rejserne til Asien og Nordamerika ligger på højde med de private indenlandske rejser, mens der er langt mellem rejserne til Afrika, Sydamerika og Australien. De private indenrigsrejser udgør kun 7% af samtlige private rejser.

Figur 5.3 Rejsemål for private flyrejser.



Ser man alene på de private rejser til Europa, er det solen og varmen der trækker: 72% af rejserne går til det sydlige Europa, og det er Spanien og Grækenland der er de klare favoritter. De udgør tilsammen næsten halvdelen af rejserne.

Figur 5.4 Rejsemål for private rejser fra Danmark til resten af Europa.



60% af de private rejser rejses på charterbillet, der samtidig udgør en meget stor del af rejserne på én eller to uger. Til de traditionelle "sol og sommer" lande (Spanien, Grækenland og Tyrkiet) er cirka ni ud af ti rejser foretaget på charterbillet. Anderledes ser det ud med rejser til f.eks. England og Frankrig, der tilsammen er rejsemålet for 15% af privatrejserne. Her er kun 29% af rejserne foretaget på en charterbillet.

6.3 Erhvervsrejsen er til møder i Europa

Hver fjerde erhvervsrejse med fly foretages for at komme til en konference, hver anden for at afholde et møde og hver tiende er for at udføre service/montering. Og det er hvad enten rejsen er indenlandsk eller går til fjernere rejsemål. Mens offentligt ansatte foretager næsten halvdelen af erhvervsrejserne i forbindelse med kursus og konference, og kun en tredjedel i forbindelse med mødeaktivitet, forholder det sig næsten omvendt for de privat ansatte. For dem er 6 ud af 10 erhvervsrejser en rejse i forbindelse med mødeaktivitet eller anden forretningsaftale.

Figur 5.5 Formål med erhvervsrejsen fordelt på rejsemål.

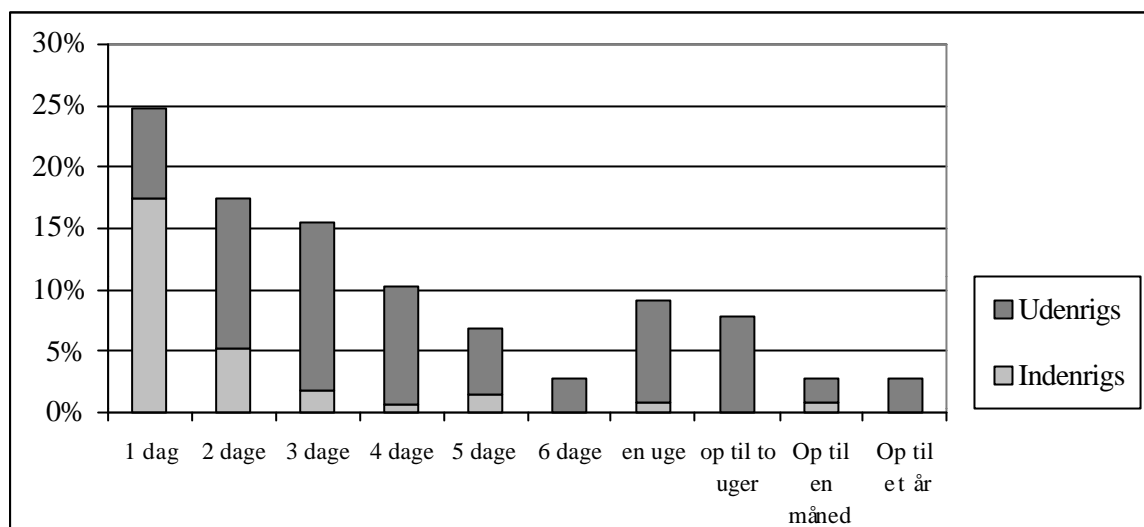
	Kursus/ konference	Møde/ forretning	Montering/ service	Andet	I alt
Danmark	24%	55%	10%	11%	100%
Europa	27%	53%	13%	7%	100%
Oversøiske	27%	49%	11%	14%	100%
I alt/gennemsnit	26%	53%	11%	9%	100%

Figur 5.6 Formål med erhvervsrejsen opdelt på privat og offentligt ansatte.

Rejsens formål	Privat ansat	Offentligt ansat	Gennemsnit
Kursus/konference	20%	46%	27%
Møde/forretning	62%	33%	54%
Montering/service	11%	10%	11%
Andet/uoplyst	7%	11%	8%
I alt	100%	100%	100%

Den gennemsnitlige erhvervsrejse er på lige under én uge (6,5 dag) men bag dette tal gemmer der sig en meget stor variation. Halvdelen af de erhvervsrejsende er ikke væk hjemmefra længere end tre dage, og det er kun 22% der er væk længere end én uge. Og der er stor forskel på varigheden af en indenrigs- og en udenrigserhvervsrejse. På 62% af alle indenrigsrejserne flyves der frem og tilbage på den samme dag, mens det kun gælder for 10% af de udenlandske erhvervsrejser.

Figur 5.7 Erhvervsrejsens længde opdelt på indenrigs- og udenrigsrejser.

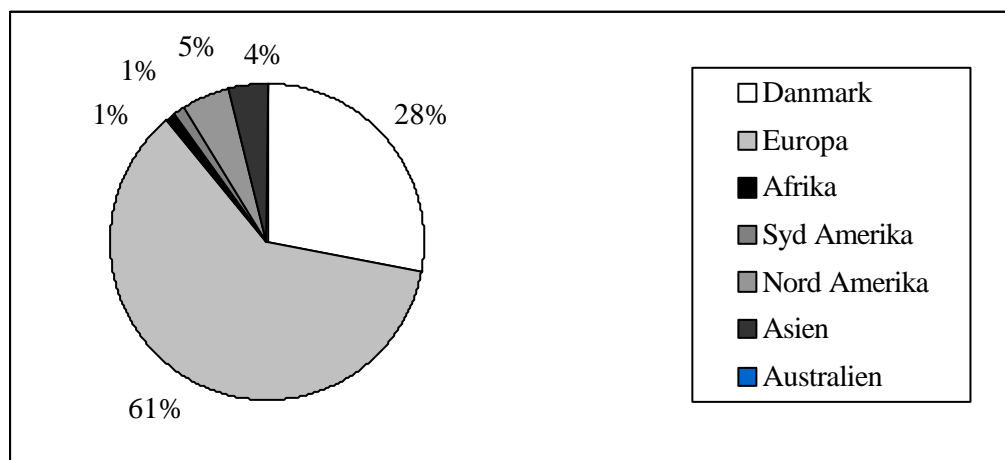


Der er ikke mange der blander forretningsrejsen med fornøjelse. Hvis turen går til Europa eller Danmark, er det kun på hver 12. forretningsrejse det også bliver til et par fridage. Mens der på hver sjette af de oversøiske erhvervsrejser også er lejlighed til at se sig omkring på egen hånd. At forretningsrejsen for nogle kombineres med nogle feriedage, betyder ikke at de erhvervsrejsende har færre fritidsflyrejser end dem der ikke flyver erhvervs-mæssigt. De to grupper har nemlig stort set lige mange private rejser.

6.3.1 Erhvervsrejserne går til nærområdet

Mindre end tre ud af ti erhvervsrejser er indenlandske rejser, mens rejserne til Europa har den største andel på 61%. Derimod udgør de oversøiske rejsemål ikke en særlig stor andel af erhvervsrejserne, og her er det Nordamerika og Asien der er de største rejsemål. Dette er

Figur 5.8 Destinationer for erhvervsrejser fordelt på verdensdele og Danmark.



Ser man isoleret på erhvervsrejserne fra Danmark til Europa incl. de indenlandske rejser, (de 89% af rejserne), fordeler de sig med ca. en tredjedel til Danmark, en tredjedel til Midt-

de/forretning som formål. Der er altså mange flere af denne type rejser end for gennemsnittet af formål med erhvervsrejsen, hvor møder/forretning udgør 53% af rejserne. Selvom dette giver en indikation om at "EU-rejserne" fylder meget, kan undersøgelsen ikke sige dette med sikkerhed. Et forhold trækker i den anden retning da fordelingen mellem private og offentligt ansatte der flyver EU-rejserne, er den samme som for de øvrige erhvervsrejser.

6.3.2 *De faste rejser*

En meget stor del af erhvervsrejserne er faste rejser, dvs. tilbagevendende rejser til en bestemt destination. Ud af de erhvervsrejser der blev foretaget i 1999 udgør de faste rejser²⁰ 42%. Og det er tæt på hver tredje erhvervsrejsende der har et fast rejsemønster i løbet af et

Man skal dog være opmærksom på ikke at overfortolke disse resultater. De faste rejsemønstre, f.eks. for de indenlandske rejsemål, er selvfølgelig ofte forekommende, bl.a. fordi der ikke er så mange lufthavne. Det betyder at den samme destination ofte vil optræde for den enkelte indenrigserhvervsrejsende, uden at det nødvendigvis er udtryk for tilbagevendende rejser i forbindelse med den samme opgave. F.eks. er København slutdestination for 73% af de indenlandske faste erhvervsrejser. Det samme kan gøres sig gældende for en lang række af de tilbagevendende rejser til det øvrige Europa.

²⁰ Definitionen på en "fast rejse" er ifølge surveyen at den erhvervsrejsende har foretaget mindst to erhvervsrejser til samme destination.

Det viser sig også at profilen på de erhvervsrejsende der har et fast rejsemønster, er næsten identisk med profilen for samtlige erhvervsrejser. Det er altså ikke et specielt udsnit af de erhvervsrejsende der har de mange faste ture.

Det er erhvervsfolk fra områderne omkring Aalborg og Tirstrup der er mest aktive brugere af de faste indenrigsflyruter. De rejser totredjedel af alle de faste ture.

6.4 Rejselængder og mellemlandinger

Der findes som tidligere anført ingen opdaterede opgørelser over hvor langt danskerne flyver²¹. Det er muligt på baggrund af oplysningerne i surveyen at give et skønsmæssigt bud på dette. Sammen med viden om mellemlandinger kan der foretages skønsmæssige vurderinger på CO₂ udledningen fra danskernes flytransport. Det ligger imidlertid uden for denne rapports sigte.

6.4.1 Rejselængder

Opgjort på rejselængder fordeler danskernes flyrejser sig som anført i figur 5.10. (Figur 5.11 giver en ide om rejselængder indenfor Europa). Opgørelsen viser (i lighed med opgørelserne af destinationer i kapitel 5) at fritidsrejserne generelt er længere end erhvervsrejserne. 78% af privatrejserne er over 1.000 km. mod 31% af erhvervsrejserne.

Figur 5.10 Overslag over rejselængder

Rejselængde	Alle rejser ²²	Erhvervsrejser	Private rejser
Under 300 km	15%	27%	7%
300 – 1.000 km	25%	42%	15%
1.000 – 2.000 km	33%	18%	42%
2.000 - 5.000 km	15%	3%	23%
Over 5.000 km	12%	10%	13%
Sum	100%	100%	100%

Omregnet til personkilometer fløj danskerne i 1999 mellem 16 og 35 mia. personkilometer, beregnet på baggrund af hhv. de høje og de lave intervalværdier. Og selv om det skal gøres med meget stor forsigtighed, giver et skøn på baggrund af de oplyste destinationer en rejseaktivitet i størrelsesorden af 25 mia. personkilometer. Til sammenligning var det indenlandske persontransportarbejde i bil i 1999, i størrelsesordenen 55 mia. personkilometer.

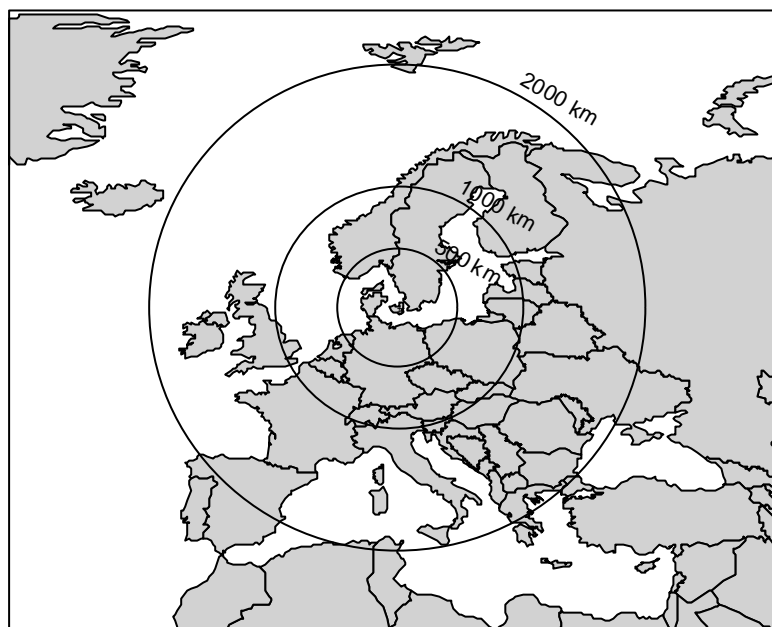
I 1993 blev personkilometerne fra København til udlandet opgjort til 9,2 mia. Antager man at dette omfatter alle rejser fra 300 - 5.000 km. ligger det tilsvarende tal i 1999 mellem 8,5 og 19,2 mia. personkilometer (med et gennemsnit på 14,1 mia.). Med udgangspunkt i gen-

²¹ Den sidste opgørelse over danskerne internationale flykilometer stammer fra 1993 og omfattede alene flyrejser til 1. destination og alene rejser fra Københavns lufthavn.

²² Den procentvise fordeling af alle rejser er beregnet ved at gange en faktor 0,4 på erhvervsrejserne og en faktor 0,6 på privatrejserne, så fordelingen mellem de to grupper svarer til den 40-60 fordeling der er fundet i surveyen.

nemsnitsværdien for 1999 har der altså været en vækst i flypersonkilometerne på omkring

Figur 5.11 Rejselængder fra Danmark



6.4.2 Mellemlandinger

Mellemlandinger forekommer på er næsten hver fjerde flyrejse. At så mange flykunder mellemlander før de når deres endelige destination er - miljømæssige set – både et gode og et onde. Mellemlandingerne står for en betydelig del af det samlede energiforbrug på en flyrejse, fordi start og transporten på landjorden er energikrævende²³. Derfor vil mange mellemlandinger, og måske en længere flyrejse som følge af mellemlandinger uden for den direkte rejserute trække energiforbruget op. Der er flere eksempler på at flyrejsens samlede distance fordobles pga. mellemlandinger i lufthavne udenfor den direkte flyrute. På den anden side, giver mellemlandinger bedre muligheder for at fylde flyene op. Og dermed et bedre energiregnskab.

De store mellemlandingslande for danskerne fremgår af figur 5.12. At Danmark fremstår som mellemlandings land nummer ét skyldes en udbredt brug af indenrigsruter som tilbringertransport til Kastrup. Men også at der mellemlandes i Danmark på et betydeligt antal erhvervsrejser der har endelig destination i en dansk lufthavn (17% af erhvervsrejserne er med mellemlanding i en danske lufthavn). England og Tyskland er de store mellemlandingslande for mange danskere på vej ud i verden.

²³ På en flyrejse på 1.000 km. går ca. 10% af én persons energiforbrug på start/landing og transport på landingsbanen, mens det på en langdistance tur over 5.000 km udgør omkring 1%.

Figur 5.12 De hyppigste mellemlandingslande for danskere flyrejsende.

Mellemlandingsland	Alle rejser med mellemlanding	Erhvervsrejser med mellemlanding	Fritidsrejser med mellemlanding
Danmark	26%	33%	22%
England	14%	13%	15%
Tyskland	11%	13%	9%
Holland	7%	6%	7%
Belgien	7%	7%	7%
Frankrig	8%	7%	9%
Øvrige lande	31%	21%	31%
I alt	100%	100%	100%

Mellemlandingerne er mest almindelige med rutefly, hvor hver tredje rejse med rutefly indeholder én eller flere mellemlandinge. Derimod er der kun mellemlandinge på 6% af charterrejserne, og det er oftest mellemlandinge i det samme land som slutdestinationen. Den procentvise fordeling af mellemlandinge på de forskellige flytyper og -rejser fremgår af figur 5.13.

Figur 5.13 Mellemlandinge på forskellige flytyper og flyrejser.

	Privat rejser		Erhvervsrejser	
	Charterfly	Rutefly	Charterfly	Rutefly
Med mellemlanding	6%	45%	7%	26%
Uden mellemlanding	94%	55%	93%	74%
I alt	100%	100%	100%	100%

De færre mellemlandinge på erhvervsrejserne med rutefly end på privatrejserne med rutefly, kan ikke alene forklares med at der er flere indenlandske erhvervsrejser (hvor der jo sjældnere er mellemlandinge). En mulig forklaring kan være at de private flykunder i højere grad går efter de billige ruteflyrejser som ofte indbefatter mellemlandinge.

Fordelt på destinationer viser det sig ikke overraskende at den højeste mellemlandingsprocent findes på langdistancerejserne (figur 5.14). Men selv om mellemlandingsprocenten er høj, udgør langdistance rejserne mængdemæssigt ikke en stor andel af samtlige flyrejser. Dette forhold er søgt anskueliggjort i figur 5.15.

Figur 5.14 Mellemlandinge fordelt på destination.

Slutdestination	Med mellemlanding	Uden mellemlanding	I alt
Danmark	10%	90%	100%
Europa	14%	86%	100%
Langdistance	64%	36%	100%

Figur 5.15 viser den sande fordeling på samtlige flyture foretaget af danskere mellem 10 og 84 år. Fordelingen på de enkelte destinationer og flytyper er foretaget på baggrund af oplysningerne fra surveyen om fordelingen på flytype, destination og privat- eller ær-

hvervsrejse²⁴. Figuren giver altså et billede af mellemlandinger på samtlige flyrejser. Beregningerne viser at hver fjerde flyrejse danskerne foretager involverer en mellemlanding. At private rejser med rutefly med mellemlandinger mængdemæssigt udgør 12% af samtlige flyrejser. Og at selv om mellemlandingsprocenten er høj på langdistancerejserne, udgør de samlet set en mindre del af rejserne (ca. 10% af alle rejser mod rejser til Europa med mellemlandinger der udgør 12% af samtlige rejser).

Figur 5.15 Mellemlandinger fordelt på slutdestination, flytype og rejsetype

Slutdestination	Charterfly		Rutefly				Sum
	Privat og erhverv		Privat		Erhverv		
	Med mellemlanding	Uden mellemlanding	Med mellemlanding	Uden mellemlanding	Med mellemlanding	Uden mellemlanding	
Danmark	0%	1%	1%	3%	1%	12%	17%
Europa	1%	28%	5%	11%	6%	16%	67%
Langdistance	1%	2%	6%	2%	3%	1%	16%
Sum	2%	31%	12%	15%	10%	30%	100%

²⁴ Surveyen viser at 60% af rejserne er privatrejser og 40% erhvervsrejser, at 67% af rejserne foretages med rutefly og at 60% af fritidsrejserne er med charterfly. Disse grunddata er anvendt i figur 5.15.

7 Årsager til at flyve

Surveyen indeholder en række spørgsmål omkring valget af flyet som transportmiddel. Spørgsmålene går både på hvorfor man valgte at flyve på den specifikke tur, og hvorvidt man havde overvejet at foretage rejsen med et andet transportmiddel. Der er også søgt af-dækket hvorvidt de meget omtalte bonusordninger har indflydelse på danskerne flyvaner. Svarprocenten er relativt lav for nogle af svarkategorierne, så svarene må mere betragtes som tendenser end som egentlige konklusioner.

7.1 Det er hurtigt, praktisk og billigt at flyve

Når man vælger at flyve er det fordi det er hurtigt og fordi det er let. Det er det svar der kommer hyppigst frem når flykunderne bliver spurgt hvorfor de valgte at flyve. Men også komfort og pris spiller en rolle for de ferierejsende. Prisen spiller imidlertid ingen rolle for de erhvervsrejsende.

Fordelingen af svar ændrer sig ikke nævneværdigt når man deler rejserne op på indenlands- og udenlandsrejser. Kun synes tidsaspektet at være en anelse lavere prioriteret på de indenlandske fritidsrejser. Her er afstandene selvfølgelig også kortere, og alternativerne relativt hurtige.

Figur 6.1 Årsagen til at vælge fly

Årsag til at vælge fly	Alle rejser		Erhvervsrejser		Private rejser	
	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland
Tid/hurtighed	70%	74%	78%	82%	50%	73%
Komfort	3%	13%	4%	6%		14%
Pris	3%	11%			10%	13%
Praktiske årsager	21%	20%	9%	18%	50%	20%
Støre fleksibilitet	6%	2%	9%			3%
Andet	12%	7%	4%		30%	8%
I alt	115%	128%	104%	106%	140%	131%

Flyet vælges meget bevidst - der er kun 10% der giver udtryk for at de overvejede anden form for transport. Blandt dem der gjorde det, kommer bilen ind på en klar førsteplads (med 43%) og tog ind på andenpladsen med 30%.

Blandt de privatrejsende er der kun en meget lille del (8%) der har overvejet at skifte flyet ud med et andet transportmiddel. På udenlandsrejserne er der interessant nok privatbilen der er det mest sandsynlige alternativ. På de indenlandske privatrejser er toget og bussen det stærkeste alternativ, mens bilen kun for 25% af de ture hvor der er overvejet et alternativt transportmiddel betragtes som et realistisk alternativ. Forskellen mellem vurderingen af bilen som alternativ for indenrigs- og udenrigsrejserne kan forklares med bilejerskabet. Bilejerskabet er nemlig ens for de to grupper af respondenter.

Figur 6.2 Alternativer til flyet

Alternativer til fly	Alle rejser		Erhvervsrejser		Private rejser	
	Indland	Udland	Indland	Udland	Indland	Udland
Bil	44%	46%	55%	50%	25%	46%
Bus	4%	16%	0%		13%	17%
Tog	38%	26%	41%	20%	31%	27%
Skib	13%	9%	3%	10%	31%	9%
Andet		3%		20%		2%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Der er 12% af de erhvervsrejsende der havde overvejet at skifte flyet ud med et andet transportmiddel. Af dem havde 55% overvejet at tage bilen i stedet for flyet, og 41% havde overvejet toget. Fordelingen af svar ændrer sig ikke nævneværdigt, hvis man deler rejserne op på indenlands- eller udenlandsrejser.

Selv om prisen ifølge surveyen ikke spiller nogen rolle for erhvervskunderne flyves langt de fleste erhvervsrejser på økonomi- eller lavprispilletter. På de oversøiske rejser er det kun 14% af erhvervsrejserne der flyves på business, mens rejserne til Europa fordeler sig mere ligeligt mellem business og økonomi/lavprispilletter.

Figur 6.3 Erhvervsrejser opdelt på billettype og destination.

Billettype	Business	Økonomi	Lavpris	I alt
Danmark	29%	59%	13%	100%
Europa	48%	43%	9%	100%
Oversøisk	14%	75%	11%	100%
Gennemsnitligt	38%	51%	11%	100%

7.2 Brugen af bonusordninger

Det er meget få af de privatrejsende der benyttede optjente bonuspoint til at betale flyturen. Kun 2,5% af de privatrejsende har oplyst at de har brugt bonuspoint, og af dem har 2/3 tjent pointene på deres erhvervsrejser. Af dem der har brugt bonuspoint ville over halvdelen (55%) helt sikkert have gennemført rejsen, selv hvis de ikke have haft bonuspointene, mens 27% svarer at de bestemt ikke ville have fløjet den pågældende tur, hvis de ikke have haft pointene at betale med. De resterende 18% er usikre på om bonuspointene var udslagsgivende for at flyrejsen blev foretaget.

Det statistiske materiale er dog meget små, så det må alene betragtes som tendenser snarere end konklusioner

udtrukket oplysninger på flere respondenter, der passer ind i en given flyprofil. Det giver også en mere robust beskrivelse af profilens flyvaner, da der selv indenfor de enkelte profiler er meget store individuelle forskelle.

De flyprofiler der er trukket ud er:

- **Gennemsnitsdanskeren:** Gennemsnitsdanskeren lever i familie, har én bil i husstanden som de bruger næsten dagligt. Profilen er udtrukket på danskere på arbejdsmarkedet, der ifølge surveyen flyver på ferie ca. hver tredje år. Rejsemålet er typisk sydens sol og varme.
- **De mandlige privat ansatte funktionærer:** Mandlige privat ansatte funktionærer står for 43% af erhvervsrejserne og udgør 7% af surveyens population. Profilen er bygget omkring 41-50 årige mandlige funktionærer i den private sektor, der har en indkomst over 400.000 kr. om året og mindst 3 erhvervsrejser om året. Profilen bor i familie, har der eller i Jylland i nærheden af en større by.
- **De unge på arbejdsmarkedet:** Denne profil er udvalgt fordi de 21-30 årige er den aldersgruppen der har flest privatrejser. Profilen er bygget op omkring 21-30 årige i arbejde, med en årsindtægt omkring 250.000 kr., uden børn og med mindst 3 privatrejser om året. Denne gruppe udgør 5% af befolkningen, og foretager 8,5% af privatrejserne. Profilen bor i et byområde med over 10.000 indbyggere.
- **De, der flyver meget:** Gruppen er udvalgt på flyvehypigheden. Profilen består af personer med over 20 privatrejser og over 10 erhvervsrejser i løbet af de foregående fem surveyens population, men står for henholdsvis 6,6% af erhvervsrejserne og 2,6% af privatrejserne. For at få en homogen profil er der ul-

Susanne bruger oftest bilen til arbejde. Dog koordinerer hun bilkørslen med sin mand, da han 1-2 gange om ugen også har brug for bilen. Så tager Susanne som regel cyklen. En sjælden gang tager hun toget til arbejde, særligt hvis det regner eller blæser for meget. På arbejdet bliver bilen brugt hvis hun skal til møde ude i byen.

De daglige indkøb skiftes Susanne og hendes mand til. Oftest foretages indkøbene på turen hjem fra arbejde, men om lørdagen køber de gerne stort ind i et større butikscenter. De får højest besøg af venner og familie et par gange om ugen, og helst i weekenden. Derudover tager Susanne og Morten sig altid tid til at gå en lang tur i weekenden.

Susannes store passion er golf som er hun dyrker ved enhver lejlighed. Mindst én gang om ugen får hun tid til at gå en runde i Nivå Golfklub. Sønnens fodboldkarriere er næsten også en fritidsaktivitet i sig selv. Susanne følger ham til kamp hver søndag, ligesom hun ikke kan sige sig fri for at køre sønnen til træning en gang imellem. På samme måde forbarmer hun sig også ofte overfor sin datter når det er blevet sen aften, og hun skal hentes fra ridning.

Familien flyver ikke meget. Det er kun hver tredje år at ferien går til sydens sol og varme med fly.

8.2.1 Susannes transport- og energiforbrug

I alt har Susanne cirka 24 ture om ugen, hvoraf trefjerdedel foretages i bil, mens den sidste fjerdedel fordeler sig på cykel, gang og tog. I alt tilbagelægger hun på en almindelig uge omkring 330 km. Heraf foregår cirka 265 af kilometerne i bil, mens resten hovedsageligt

foretages på cyklen og en mindre del på tog. Energiforbruget til transport på sådan en helt almindelig uge bliver omkring 535 MJ.

Figur 7.1 *Transport- og energiforbruget for en gennemsnitsdansker*

	Transport i km	Energiforbrug i MJ
Årlige transport	16.740	22.615
Bilkørsel	14.000	22.275
Tog	635	340
Flytransport (1/3 flyrejse om året)	1.200	2.400
Kbh – Mallorca		2.400
I alt	17.940	25.015

Energiforbruget til flyrejser er ikke stort fordi hun kun flyver på ferie ca. hver tredje år. Energiforbruget til flytransport udgør derfor kun lidt under 10% af det samlede energiforbrug til transport på et gennemsnitsår. De år hun flyver stiger hendes energiforbrug til transport til 30.000 MJ, hvoraf flyrejsen udgør 24%.

8.3 Per Petersen, en mandlig funktionær

Per Petersen er 47 år med et krævende job og fuld fart på fritiden. Per arbejder i et privat konsulentfirma 20 km fra parcelhuset i Greve hvor han bor med sin kone Marie og deres yngste søn, Martin.

Per flyver meget i forbindelse med sit arbejde. I år har han været i udlandet seks gange og et par gange i Århus. Udenlandsrejserne går som regel til storbyerne i Europa, men i foråret var han to uger i North Carolina, USA. Når det gælder private flyrejser tager familien gerne et par uger til Spanien eller Grækenland i sommerferien.

På en almindelig uge, er der mange aktiviteter der skal passes sammen. Derfor har familien også to biler så Per har en bil til rådighed hver dag. Det er en stor fordel når Per skal ud til mindst 4-5 møder om ugen.

Per har mange aktiviteter i fritiden. Én gang om ugen spiller han basketball i Hundige og der skal spilles kamp næsten hver uge. Til den almindelige træning snupper han bilen, men til udebanekampene kører de nogle stykker sammen. Familien tager gerne sammen afsted på en længere tur om søndagen. Tit til Vallensbæk, hvor mormor og morfar bor. Men også i løbet af ugen er de afsted sammen. Familiens daglige indkøb står der bliver altid købt stort ind i weekenden.

8.3.1 Pers transport- og energiforbrug

I løbet af en almindelig uge har Per 34 ture, hvor de fire er på cykel og resten i bil. Turene til og fra arbejde udgør sammen med mødekørslen næsten $\frac{3}{4}$ af de næsten 400 km Per kører i bil om ugen. De seks km han kører på cykel er turen til og fra bageren søndag morgen. Per flyver omkring 24.500 km om året.

Figur 7.2 Transport- og energiforbruget for en mandlig funktionær

	Transport i km	Energiforbrug i MJ
Årlige transport	20.300	60.550
Bilkørsel	20.000	60.550
Flytransport	24.500	64.000
<i>Erhverv i alt</i>	<i>21.000</i>	<i>56.800</i>
2 gange Kbh – Århus		3.800
2 gange Kbh – Stockholm		8.300
Kbh – Paris		6.500
Kbh – London		5.800
Kbh – Dusseldorf		4.000
Kbh – London - North Carolina		28.200
<i>Privat i alt</i>	<i>3.500</i>	<i>7.200</i>
Kbh – Mallorca		7.200
I alt	44.800	124.550

På årsbasis transporterer en gennemsnitlig mandlig privat ansat funktionær sig 44.500 km. fordelt på 20.000 km i bil og 24.500 km. med fly. Det betyder at han kører ca. dobbelt så langt i bil som en gennemsnitsdansker (når man samler danskere på og uden for arbejdsmarkedet) og næsten 50% længere end en gennemsnitsdansker i arbejde. De mange flyrejser betyder sammen med bilkørslen at hans energiforbrug til transport er stort. Flyrejserne alene står for over halvdelen af de 124.500 MJ, og det er specielt de lange oversøiske ture

8.4 Bjarke, ny i karrieren

Bjarke Nørgaard er 27 år og bor på Frederiksberg. Bjarke er single og ansat som Webdesigner i en nystartet IT-virksomhed i Husum småsyv km fra hjemmet. Det er et spændende job der ofte kræver at han arbejder mere end de traditionelle fem dage om ugen.

Bjarke har lige købt en VW Golf. Han kunne i princippet godt tage bussen til og fra arbejde, da der ikke er mere end 3-4 minutters gang til bussen i begge ender, men når man nu har anskaffet sig en bil så er den også dyr at lade blive stående. Det betyder også at stort set alle Bjarkes hverdagsture bliver kørt i bilen. Bilturene er ikke særlig lange, til gengæld er der mange af dem.

Bjarkes fritid er præget af stor improvisation. Han bruger meget tid sammen med vennerne. De går gerne i byen i weekenden, men ses også 1-2 gang i løbet af ugen. Derudover spiller han fast squash i Vanløse én formiddag om ugen. Det er også sammen med vennerne at han flyver på ferie - mindst tre gange om året.

Hverdagene er derfor fulde af gøremål, med meget arbejde og mange aftaler der skal passes. Mindst én dag i løbet af weekenden tager han på arbejde i nogle timer. Men der bliver også tid til familie- og vennebesøg.

8.4.1 Bjarkes transport- og energiforbrug

I løbet af en uge kører Bjarne små 150 km. i bil, fordelt på 24 korte ture i sin egen bil, et par taxature og to ture som passager i chefens bil. Bjarne går kun tre ture i løbet af en gennemsnitsuge, gerne ned til Blockbuster og den lokale pizzamand.

Figur 7.3 Transport- og energiforbruget for en ung på arbejdsmarkedet

	Transport i km	Energiforbrug i MJ
Årlige transport	7.500	23.450
Bilkørsel	7.500	23.450
Flytransport	15.000	37.500
<i>Privat i alt</i>	<i>15.000</i>	<i>37.500</i>
Kbh-Kreta		9.500
Kbh-Wien-Madrid		14.100
Kbh – Portugal		13.900
I alt	22.500	60.950

I løbet af et år kører Bjarne omkring 7.500 km i bil, fordelt på mange korte ture. Det er ca. halvdelen af en gennemsnitsdanskers bilkørsel. I gennemsnit er Bjarnes bilture seks km, og kilometerne kører han i fritiden. Det er en smule mere fritidskørsel end gennemsnitsdanskeren. Bjarnes energiforbrug til bilkørsel svarer til energiforbruget for en gennemsnitsdansker i arbejde, selv om han køre noget kortere. Det er fordi de mange små ture relativt set er mere energiforbrugende. Energiforbruget til flytransporten er større end til den daglige transport.

8.5 Søren der flyver meget

Søren Thomsen flyver meget på grund af sit job som specialkonsulent i Socialministeriet. Det bliver til mindst seks erhvervsture om året. Derudover flyver han privat 4-5 gange om året. Jobbet er en stor del af Sørens liv, hvilket også ses i hans arbejdsuge som aldrig er under 45 timer. Han tager ofte tidligt på arbejdet og kommer tit sent hjem. Den smule tid der er tilovers tilbringes sammen med familien, og han har derfor ikke mange aktiviteter uden for hjemmet efter arbejde. En ugentlig aften med lidt sport bliver det dog til.

Søren prioriterer at rejse med familien så tit der kan blive tid. I år har de været på skiferie i Ludz i Polen, en charterferie på Kreta i sensommeren og en forlænget weekend i Venedig med hotel og det hele bestilt hjemmefra. Årets sidste fly-

rejse bliver til Århus for at holde jul. Erhvervsrejserne går oftest til de øvrige europæiske lande, men der er også gerne et par indenrigsrejser om året.

Søren lever sammen med sin kone, Tina, og sønnen Christian. Familien har én bil, som Søren kører i. De har overvejet at anskaffe sig bil nummer to, men så længe Tina kan tage toget direkte på arbejde bliver det ved overvejelserne.

Familien har indarbejdet en fast rytme i deres transportmønster. På en almindelig uge kører Søren næsten alle sine ture i bilen. Ofte tager han sønnen med om morgenen med cyklen bagpå så drengen selv kan cykle hjem efter skole. Det store indkøb gør familien som regel om lørdagen, mens Søren og Tina skiftes til at gøre de andre hverdagsindkøb.

I weekenden er der ikke så mange aktiviteter. Tager de på besøg hos venner tager de gerne S-toget ud og en taxa hjem. Om søndagen spiller Christians fodboldhold. Banerne ligger ikke mere end 10 min hjemmefra og Søren og Tina cykler gerne op for at se hjemmebane-kampene.

8.5.1 Søren's transport- og energiforbrug

Alt i alt kører Søren 200 km i bil om ugen, fordelt på 24 ture. Derudover har han et par ture på cykel og i snit en enkelt S-togs tur.

Figur 7.4 Transport - og energiforbruget for én der flyver meget

	Transport i km	Energiforbrug i MJ
Årlige transport	10.600	30.850
Bilkørsel	10.000	30.600
S-tog	460	250
Flytransport i alt	20.600	63.500
<i>Erhverv i alt</i>	<i>7.600</i>	
Kbh – Stockholm		6.000
2 * Kbh – Geneve		11.500
2 * Kbh – Ålborg		4.800
<i>Privat i alt</i>	<i>13.000</i>	
Kbh – Lyon		9.000
Kbh – Frankfurt – Warszawa		14.600
Kbh – Kreta		9.500
Kbh – Venedig		6.500
Kbh – Århus		1.600
I alt	31.200	94.350

Søren's bilkørsel ligger i underkanten af en gennemsnitsdanskers. Det skyldes bl.a. at han kører meget få fritidsture i bil. Det er kun 6% af de samlede bilkm (450 km om året) Søren kører i fritiden, mod en gennemsnitsdanskers 38%. På de mange flyrejser forbruger han dobbelt så meget energi som til den daglige transport. Så samlet set ligger Søren's energiforbrug til transport meget højt.

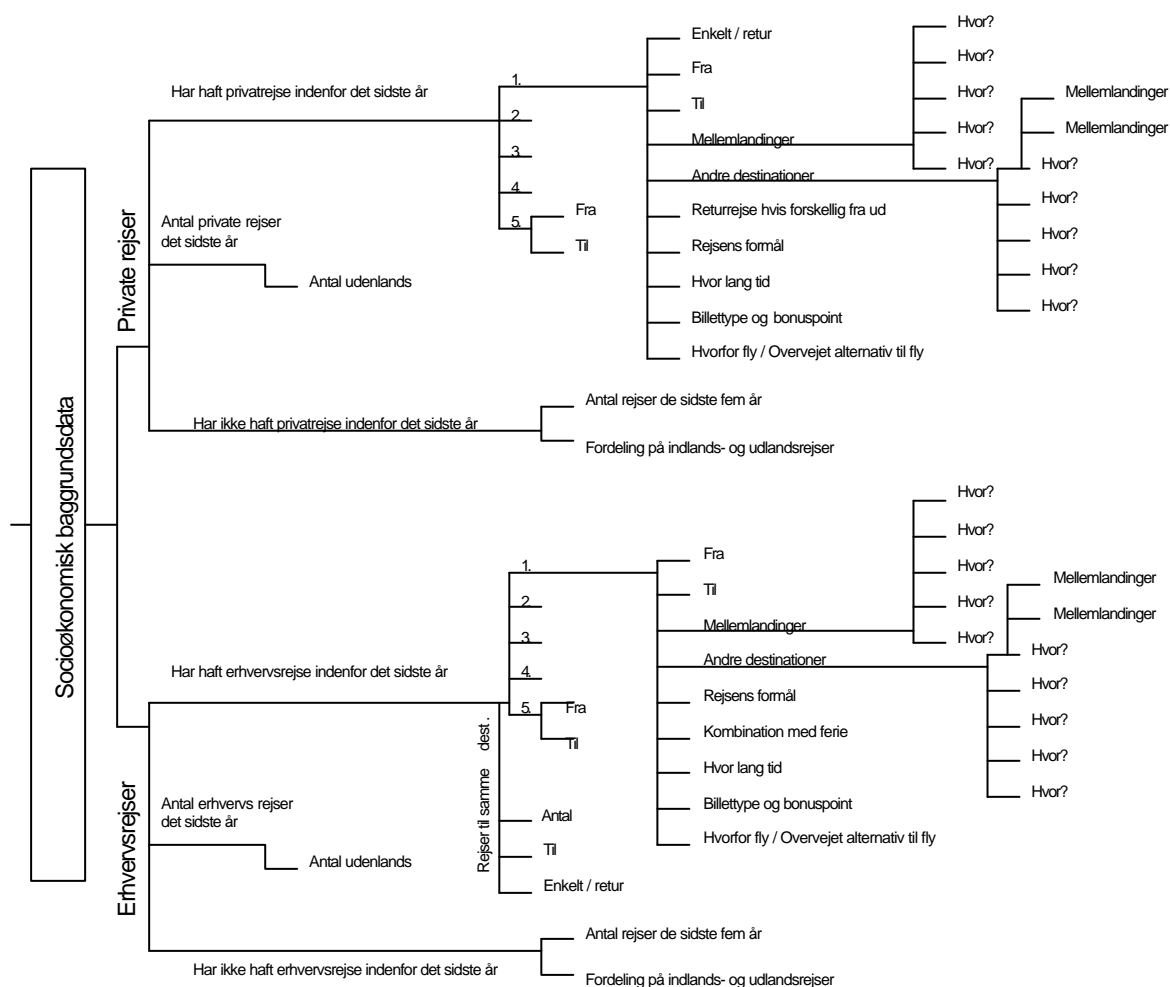
9 Bilag 1

9.1 Surveyens opbygning, data og validitet

Surveyen er bygget op af 4.270 telefoninterviews med et repræsentativt udsnit af den danske befolkning mellem 10 og 84 år. Surveyen er gennemført i efteråret 1999 som et tillæg til den nationale transportvaneundersøgelse (TU). Det er Danmarks Statistik der har foretaget interviewene, mens databehandlingen er foretaget i Transportrådet.

Figur 1 giver et overblik over opbygningen af surveyen. Alle respondenterne er blevet spurgt til både fritids- og erhvervsrejser med fly. Hvis de har haft en eller flere erhvervs- og/eller privatrejse(r) inden for det sidste år, er de blevet spurgt til en række konkrete forhold omkring den sidste flyrejse, og om start- og slutdestination på op til 5 efterfølgende rejser. Hvis de *ikke* har fløjet inden for det sidste år er de blot blevet spurgt hvor mange gange de har fløjet de sidste fem år, og hvor mange af disse ture der var til udlandet.

Figur 1 Spørgetræ over surveyen



Figur 2 giver et overblik over hvor mange respondenter og flyrejser der er at finde i de forskellige kategorier. Her ses det tydeligt at der bliver færre og færre respondenter og flyrejser, jo længere ud af spørgetræet man kommer.

Figur 2 Opgørelsen over antallet af svar i surveyens forskellige kategorier (* rejser over 5 år)

	Personer	Flyrejser	Noter
Alle rejser de sidste 5 år, konstrueret	4.270	21.085 *	Omfatter alle surveyens respondenter (flyrejsende såvel som ikke-flyrejsende). Samler flyrejser fra gruppen af respondenter der har haft flyrejse(r) sidste år og dem der blot har angivet hvor mange gange de har fløjet de sidste 5 år. Bruges til gennemsnitsbetragtninger.
Alle privatrejser de sidste 5 år, konstrueret	4.270	12.659*	do. men alene privatrejser.
Alle erhvervsrejser de sidste 5 år, konstrueret	4.270	8.439*	do. men alene erhvervsrejser.
Privatrejser de sidste 5 år, konstrueret	2.527	12.659*	Omfatter alene surveyens respondenter der har haft en eller flere flyrejser de sidste 5 år. Samler flyrejser fra gruppen af respondenter der har haft flyrejse(r) sidste år og dem der blot har angivet hvor mange gange de har fløjet de sidste 5 år. Bruges til gennemsnitsbetragtninger på dem der har flyrejser.
Erhvervsrejser de sidste 5 år, konstrueret	616	8.439*	do. men på erhvervsrejser.
Alle rejser indenfor det sidste år	1.651	3.363	Omfatter alene respondenter der har haft en eller flere flyrejser det sidste år. Der kan således godt være sammenfald mellem personer der har haft både erhvervs- og privatrejser inden for det sidste år.
Privatrejser indenfor det sidste år	1.317	1.949	Omfatter alene respondenter der har haft en eller flere private flyrejser det sidste år.
Erhvervsrejser indenfor det sidste år	334	1.414	Omfatter alene respondenter der har haft en eller flere erhvervs flyrejser det sidste år.
Sidste rejse sidste år	1.506	1.651	Omfatter alene oplysninger om den sidste flyrejse sidste år.
Sidste privatrejse sidste år	1.317	1.317	Omfatter alene oplysninger om den sidste private flyrejse sidste år.
Sidste erhvervsrejse sidste år	334	334	Omfatter alene oplysninger om den sidste erhvervs flyrejse sidste år.
Mellemlandinger, sidste rejse sidste år	369	369	

9.2 Validering

De forskellige socioøkonomiske faktorer (alder, køn, indkomst og beskæftigelse) for surveyens respondenter er sammenlignet med data fra transportvaneundersøgelsen i 1998,²⁵ (TU98) for at vurdere hvorvidt surveyen udgør en sand stikprøve af befolkningen. TU98 dækker ligesom surveyen de 10 - 84 årige og udgør en sand stikprøve af den danske befolkning. På den baggrund er der en rimelig overensstemmelse mellem respondenterne og befolkningen. Men for at skabe en bedre lighed er der konstrueret et sæt vægte der tillægger de enkelte interviewpersoner forskellig værdi, således at flysurveyen i endnu højere grad ligner befolkningen mellem 10 og 84 år.

Vægtene er brugt når der er lavet udtræk på hele surveyen. Når der er lavet udtræk på undergrupper af surveyens respondenter (f.eks. dem der har angivet at de har rejst inden for det sidste år) er vægtene ikke brugt. De forskellige undergrupper ligner nemlig ikke befolkningen som helhed, og brugen af vægtene (der er konstrueret til hele surveyens population) vil derfor ikke "rette op på" denne skævhed. Derfor er de "nøgne" data brugt i disse undergruppeudtræk.

9.3 Konstruerede udtræk, short-cuts og antagelser

Datamaterialet består som beskrevet af to grupper. De der har haft én eller flere flyrejser inden for det sidste år, og de der kun har angivet hvor mange gange de har fløjet de sidste fem år (og altså ikke har fløjet inden for det sidste år). For at gøre datamaterialet mere robust, er der konstrueret data som samler flyrejserne for de to grupper af rejsende. På den baggrund er der lavet gennemsnitsbetragtninger over de sidste fem år. Ved denne øvelse forudsætter vi altså at gruppen der har haft en eller flere flyrejser det sidste år, har haft et identisk rejsemønster de sidste fem år.

På baggrund af materialet vurderes denne antagelse ikke at skævvride gennemsnitsbetragtningerne for privatrejserne betydeligt, fordi det er meget få personer der radikalt har ændret rejsemønster. Det er således under 1% af interviewpersonerne der angiver at de har haft over 10 privatrejser de sidste fem år, men ingen det sidste år. Disse personers rejser udgør kun 4,5% af samtlige private flyrejser inden for de sidste fem år (og kun 1,6% af de konstruerede privatrejser). For erhvervsrejserne har 70% af de interviewpersoner der har haft mere end ti erhvervsrejser inden for de sidste fem år, men ingen inden for det sidste år, oplyst at de i dag er funktionær. Dette tyder på at ændringen i rejsemønster skyldes at de har fået et andet job. Det er kun for meget få at det ændrede rejsemønster skyldes at de er gået på pension eller efterløn. Meget tyder derfor på at det er en rimelig antagelse.

Der er ikke i databehandlingen taget højde for at antallet af flyrejser er steget de sidste 5 år. Det betyder at gennemsnitsbetragtningerne foretaget på det i underkanten af det faktiske gennemsnit for antallet af rejser i 1999. Forudsætter man at stigningen i flyrejserne er jævnt fordelt over de danskere der flyver, vurderes det dog ikke
ngens konklusioner.

²⁵ TU98 omfatter ca. 17.000 telefoninterview blandt 10-84 årige og udgør en sand stikprøve af den danske befolkning. TU undersøgelserne før 1998 omfatter respondenter fra 16 til 74 år, og er derfor ikke direkte sammenlignelige med flysurveyen.

9.4 Destinationer på erhvervsrejser

Her har vi kun at gøre med den undergruppe af de erhvervsrejsende der har haft én eller flere erhvervsrejse(r) inden for det sidste år²⁶. Dette er altså gruppen af erhvervsrejsende der flyver meget, sammenlignet med gruppen af erhvervsrejsende der blot har fløjet inden for de sidste 5 år. Det er ikke muligt at undersøge hvorvidt denne gruppe har et andet rejsemønster (dvs. flyver til andre destinationer) end den samlede gruppe af erhvervsrejsende, da der hverken i surveyen eller i den øvrige tilgængelige statistik findes oplysninger om slutdestinationer for erhvervsrejser som helhed.

Alligevel vurderes det at dataene giver et rimeligt grundlag for at beskrive rejsemønstret for erhvervsrejserne. Dels er fordelingen mellem indenrigs- og udenrigsrejser i de to undergrupper meget lig hinanden. For rejser indenfor det sidste år er fordelingen 70% udenrigs- og 30% indenrigsrejser, mens den for gruppen der har haft erhvervsrejser indenfor de sidste 5 år er 67% udenrigs- og 33% indenrigsrejser. Dels rejser gruppen af erhvervsrejsende, der har fløjet inden for det sidste år, 84% af erhvervsturene, og repræsenterer altså hovedandelen af erhvervsrejserne.

9.5 Destinationer på privatreisen

Oplysningerne stammer fra undergruppen af private rejser indenfor det sidste år, og omfatter 1.949 privatrejser foretaget af 1.317 respondenter. De 1.949 privatrejser udgør 77% af surveyens privatrejser, og betragtes derfor som et solidt statistisk grundlag.

9.6 Korrigering af datamaterialet

Der er foretaget enkelte korrigeringer i datamaterialet. Indgangen til at foretage korrigeringer har været uforklarlige udslag på de udtræk der er foretaget på materialet. En uforklarlig afvigelse har ført til at det pågældende segment er undersøgt nærmere. Der er altså ikke foretaget en slavisk gennemgang af alle interviewpersoners svar. På den baggrund er der foretaget enkelte rettelser i materialet. Det er gjort ved at trække de pågældende interviewpersoner ud af surveyen.

Udtræk på det gennemsnitlige antal erhvervsrejser for erhvervsrejsende opdelt på indkomstgrupper, viser at indkomstgruppen med en personlig indkomst mellem 100–200.000 kr. tilsyneladende har væsentlig flere erhvervsrejser end indkomstgruppen 200–300.000²⁷ kr. Dette resultat skiller sig ud i et ellers jævnt stigende forløb, hvor højere indkomst giver flere erhvervsflyveture. Og når man går bag om tallene kan der da også findes respondenter i denne indkomstkategori der har en meget atypisk adfærd.

Én af respondenterne har angivet at han har fløjet erhvervsmæssigt 70 gange indenfor de sidste 5 år. Sammenlignet med de øvrige data i denne gruppe, udviser han en rejsefrekvens der i langt højere grad ligner respondenter i en væsentligt højere indkomstgruppe. Samtidig angiver han at han i dag er arbejdsløs. Der er derfor god grund til at antage at respondenter foretog erhvervsrejserne før han blev arbejdsløs (og dermed kom i den lavere indkomstgruppe).

²⁶ Datamaterialet omfatter oplysninger fra 334 respondenter 1.414 erhvervsrejser.

²⁷ Indkomstgruppen har 2,13 erhvervsrejse om året, mod 1,37 i indkomstgruppen der ligger over.

En anden respondent har angivet at have haft 25 erhvervsrejser indenfor det sidste år, og i øvrigt angivet at være studerende mellem 20 og 30 år²⁸. Trækkes denne respondent ud, falder den gennemsnitlige rejsefrekvens i indkomstgruppen for respondenter der har haft erhvervsrejser inden for det sidste år fra 3 til 1,5 erhvervsrejser pr. år. Og kommer således til at ligge nær på indkomstgruppen under (med 1,9 erhvervsrejse pr. år) og indkomstgruppen over (med gennemsnitlig 2,1 erhvervsrejse).

Når disse to respondenter trækkes ud af surveyen stiger antallet af erhvervsrejser jævnt med stigende indkomst.

Ligeledes for erhvervsrejserne udviser aldersgruppen 41-50 år et bemærkelsesværdigt fald i en ellers stigende kurve²⁹. Der er imidlertid intet i datamaterialet der indikerer at faldet skyldes en fejltastning eller en fejl i indplaceringen i aldersgrupper. Der er derfor ikke foretaget nogen korrigerende af dette.

9.7 Surveyen i forhold til anden tilgængelig statistik

De meget detaljerede oplysninger om den sidste flyrejse er indsamlet blandt interviewpersoner der har fløjet (privat og/eller erhvervs)mæssigt inden for det sidste år. Gruppen udgør 35% af interviewpersonerne i surveyen, men ligner ikke gennemsnitsbefolkningen. De er bedre uddannede og tjener flere penge end gennemsnitsdanskeren. Og så er der stor underrepræsentation af personer over 60 år. Disse 35% af befolkningen står for 77% af flyrejserne. Man kunne formode at denne gruppe med højere indkomst har et anderledes rejsemønster end gennemsnitsbefolkningen - i hvert fald flyver de oftere. Det har imidlertid været vanskeligt at validere hvorvidt gruppen har de samme rejsemål som gennemsnitsdanskeren, da der ikke findes ret meget anden statistik at måle resultaterne op imod. På nogle områder er det dog muligt at validere surveyens data gennem anden tilgængelig statistik. Statens Luftfartsvæsen (SLV) udgiver hvert år en statistik som giver oplysninger om hvor charterturisterne flyver hen. Sammenholder man slutdestinationer for surveyens "charterturister" (dvs. dem der har oplyst at de har fløjet på en charterbillet³⁰) med SLV's, er der meget stor lighed mellem fordelingen af rejser til de enkelte rejsemål i de to opgørelser. Charterturene udgør 60% af de private flyrejser inden for det sidste års rejser, men det er ikke muligt at ruteflyturene, da der ikke findes tilgængelig statistik at sammenligne med.

Der er derfor ikke noget der umiddelbart tyder på, at gruppen der har fløjet det sidste år i surveyen rejser til andre destinationer end gennemsnitsdanskerne.

²⁸ Datamaterialet omfatter 16 respondenter i denne indkomstgruppe. De øvrige respondenter har angivet at have mellem en og fire erhvervsrejser indenfor det sidste år. Det samlede datamateriale (erhvervsrejsende der har haft en eller flere erhvervsrejser indenfor det sidste år) er på 334 respondenter.

²⁹ Aldersgruppen 31-40 år har i gennemsnit 2,73 erhvervsrejser pr. år, hvor erhvervsrejserne for de 41-50 årige falder til 2,41, for igen at stige til 3,64 for de 51-60

³⁰ SLV's opgørelse omfatter charterfly, mens der i surveyen spørges til billettypen. Det betyder at der er interviewpersoner der har rejst på hvad de definerer som en charterbillet (det kan f.eks. være en pakkeløsning til en storby) men med et rutefly, som indgår i sammenligningen. Når man trækker de ca. 10% af charterbilletterne ud, hvor det er overvejende sandsynligt at der er rejst med et rutefly (det er rejser til bl.a. Sydamerika, SNG-lande og Australien), falder sammenligningen endnu bedre ud.